С 16 по 21 августа в Жуковском пройдет Международный авиационно-космический салон "МАКС-2011"
Читайте на страницах выпуска

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!
www.krula.com.ua

Крила України

8 – 13 августа 2011 года
e-mail: krula_ukr@ukr.net
№ 32 (592)
НОВОСТИ/КОМЕНТАРИИ/ДОСУГ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

До взрослой жизни – два экзамена и торжественный выпуск

Путевку в небо в эти дни получает 41 выпускник Харьковского университета Воздушных Сил имени Ивана Кожедуба. По индивидуальному графику они сдают государственные экзамены по летной подготовке на аэродроме учебной авиационной бригады на самолетах типа Л-39, Ан-26 и вертолете Ми-8МТ.

Читайте на 2 стр.

"Безопасное небо -2011".

Эпилог языком фотографий



Читайте на 3 стр.

Легендарному Черниговскому ВВАУЛ – 80

История училища – это часть истории отечественных ВВС, неразрывно связанные с историей Советских Вооруженных Сил. Славные дела авиаторов-черниговцев начались еще в довоенное время. В Чернигове по приказу Наркома обороны СССР от 6 ноября 1940 года началось формирование Черниговской военной авиационной школы пилотов (ЧВАШП) пятиэскадрильного состава на самолетах И-15 бис.

Читайте на 10-11 стр.

Вице-премьер-министр Украины Борис Колесников:

"Уверен, что с такими темпами, за несколько лет ГП "Антонов" возродит веру в украинское авиастроение"



Украинские авиакомпании пополняют авиапарк самолетами отечественного производства. В начале текущего месяца Государственное предприятие "Антонов" передало авиакомпании "Международные авиалинии Украины" региональный реактивный самолет Ан-148-100, построенный "Серийным заводом "Антонов". Это событие стало логическим продолжением внедряемой украинским Правительством программы, касаемой стимулирования отечественных авиакомпаний к покупке воздушных судов отечественного производства и обновленя авиапарков новыми самолетами типа Ан-148 и Ан-158, разработанными ГП "Антонов".

Подробнее на 9 стр.

БОЕВАЯ ПОДГОТОВКА

После учений – на боевое дежурство!

В бригаде тактической авиации, которой командует полковник Алексей Марченко, под руководством заместителя командира Воздушного командования "ЮГ" по авиации – начальника авиации полковника Андрея Алимпиева прошло командно-штабное учение. Следует отметить, что в рамках практической части учения в бригаде провели очередную летную смену. Основные задачи, которые ставились на полеты – восстановление навыков летного состава по видам летной подготовки и метеорологическим условиям, подготовка к несению боевого дежурства, а также продолжение практического переучивания молодого летного состава.



После успешного проведения КШУ личный состав бригады заступил на боевое дежурство по охране воздушных рубежей государства. Впервые на боевое дежурство заступил молодой летчик, выпускник Харьковского института Воздушных Сил, старший лейтенант Анатолий Николайчук.

Николай Сабецкий.
АР Крым.

ГОДОВЩИНА

Праздник защитников неба Родины



Во всех воинских частях и подразделениях Воздушных Сил состоялись торжества по случаю 7-й годовщины со дня создания вида Вооруженных Сил.

Свой профессиональный праздник – День Воздушных Сил Вооруженных Сил Украины – защитники неба Родины отмечают ежегодно в первое воскресенье августа.

Главные мероприятия происходили на территории Командования Воздушных Сил ВС Украины в городе Винница, где присутствовали руководящий состав Воздушных Сил во главе с командующим генерал-лейтенантом Сергеем Онищенко. Также на празднике присутствовали первый командующий Воздушными Силами генерал-полковник Анатолий Торопчин, народные депутаты Украины, представители местных властей, руководители силовых структур, ветераны Военно-Воздушных Сил и Войск Противовоздушной обороны, представители церкви, гости.

Праздник начался с торжественного построения личного состава и возложения цветов к комплексу "Памяти защитников Отечества".

Открывая официальную часть мероприятия, командующий поздравил ветеранов Воздушных Сил, отметив, что именно благодаря их профессионализму был создан этот мощный вид Вооруженных Сил Украины.

Генерал-лейтенант Сергей Онищенко также подробно остановился на основных задачах, которые выполняют военнослужащие Воздушных Сил в мирное время, а также мероприятиях, связанных с проведением модернизации вооружения и военной техники.

– Сегодня Воздушные Силы – единственный вид Вооруженных Сил, который в мирное время несет боевое дежурство, охраняя важные объекты и государственные рубежи Украины протяженностью около 7 тысяч километров. Ежедневно к выполнению этой задачи привлекаются свыше 3 тысяч военнослужащих, около 400 единиц вооружения и военной техники. За сутки дежурные силы обнаруживают и сопровождают в среднем около 1,5 тысячи целей, – отметил командующий.

По его словам, в текущем году Воздушные Силы приняли участие во многих практических мероприятиях. В частности, украинско-датской операции "Северный сокол – 2011" по перевозке топлива на остров Гренландия, двусторонней командно-штабной тренировки органов управления и дежурных сил ПВО Воздушных Сил ВС Украины с ВВС и войск ПВО Республики Беларусь, украино-американо-польском учении "Безопасное небо – 2011".

Генерал-лейтенант Сергей Онищенко подчеркнул, что венцом боевой подготовки Воздушных Сил ВС Украины в 2011 году станет комплекс тактических (тактико-специальных) учений "Адекватное реагирование – 2011", которые будут проводиться в начале осени под общим руководством начальника Генерального штаба – Главнокомандующего Вооруженными Силами Украины. А в следующем году значительным событием в жизни личного состава станет футбольный чемпионат "Евро - 2012", во время проведения которого, подразделения Воздушных Сил будут обеспечивать безопасность с воздуха.

Лучшим военнослужащим командующий вручил награды от Министра обороны Украины и начальника Генерального штаба. Кроме того, за успешное проведение боевых стрельб в первые годы деятельности Воздушных Сил был награжден первый командующий Воздушными Силами ВС Украины генерал-полковник Анатолий Торопчин.

Завершилась торжественная часть праздника концертом и шоу-дефиле артистов Центра военно-музыкального искусства Воздушных Сил Украины.

Стоит добавить, что на территории Командования Воздушных Сил Вооруженных Сил Украины состоялся День открытых дверей. Все желающие винничане и гости города посетили Военно-исторический музей Воздушных Сил – музей авиационной, ракетной, зенитной ракетной и радиотехнической техники под открытым небом, а также отведали солдатской каши из полевой кухни.

Александр Олехнович.
"Крила України".

ВЫСТАВКИ

Украина усиливает свое присутствие на международных авиашоу

Украинские Воздушные Силы планируют принять участие в авиационном показе "International Air Show - 2011", который будет проводиться 27-28 августа в городе Радом, Польша. Украинскую делегацию сформируют из представителей Командования Воздушных Сил, военных летчиков и авиационно-технического состава, общей численностью около 40 человек. Возглавит украинских авиаторов командующий Воздушными Силами Вооруженных Сил Украины генерал-лейтенант Сергей Онищенко. В статическом показе Украина представит два самолета, находящихся на вооружении Воздушных Сил, – бомбардировщик Су-24М и штурмовик Су-25.



Следует отметить, что в конце июля украинцы демонстрировали мировому сообществу возможности транспортной и истребительной авиации своих Воздушных Сил на международном авиашоу в Великобритании.

Впервые за последние годы Украина приняла участие в "The Royal International Air Tatoo" (RIAT), который по праву считается одним из самых престижных авиационных показов в мире. Действие происходило на авиационной базе Фейрфорд Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

Украинская экспозиция привлекла большое внимание как организаторов авиационного шоу, так и его гостей. Делегация под руководством командующего Воздушными Силами генерал-лейтенанта Сергея Онищенко представила два самолета: транспортный Ил-76МД, который весной достойно показал себя за Полярным кругом во время украинско-датской операции "Северный сокол", и истребитель Су-27УБ. На "The Royal International Air Tatoo" Украину представляли 30 военных авиаторов.

Участие в подобных мероприятиях способствует углублению сотрудничества между Воздушными силами Вооруженных Сил Украины и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, а также других стран-участников. Также это позволяет поддержать натренированность летного и летно-инструкторского состава во время выполнения международных полетов, укреплять на международном уровне имидж Воздушных Сил и, в целом, Украины как авиационного государства.

Александр Олехнович.
"Крила України".

ПУТЁВКА В НЕБО

До взрослой жизни – два экзамена и торжественный выпуск

Путевку в небо в эти дни получает 41 выпускник Харьковского университета Воздушных Сил имени Ивана Кожедуба. По индивидуальному графику они сдают государственные экзамены по летной подготовке на аэродроме учебной авиационной бригады на самолетах типа Л-39, Ан-26 и вертолете Ми-8МТ. Посвящение в покорители небес происходит под внимательным присмотром членов ГЭК, преподавателей университета и инструкторов авиационного соединения.



Следует отметить, что девять курсантов, которым предстоит служить в истребительной, штурмовой и бомбардировочной авиации, успешно выполнили все полетные задания. Лучших результатов и высших ступенек рейтинга среди всех выпускников ХУВС достигли курсанты Антон Генов и Олег Печененко. Точку в нынешней летной практике поставили и 5 военных штурманов, а также 2 летчика, которые успешно отработали все упражнения на военно-транспортном самолете типа Ан-26. В этих группах лучшим был без пяти минут лейтенант Станислав Шевченко. Только положительные оценки получили и 10 выпускников из группы офицеров боевого управления полетов авиации.



Сейчас заканчивается оценивание курсантов-вертолетчиков. Из 15 человек половина уже записала в диплом окончательный результат обучения по специализации. Остальные одногруппники получат свою оценку в ближайшее время. Отличные оценки от придирчивых экзаменаторов "заработали" сержант Владимир Киляр и курсант Игорь Коцъ. Доказала свою способность выполнять задачи на Ми-8МТ и единственная на курсе девушка-вертолетчик – Юлия Нестеренко.

После сдачи выпускных экзаменов на аэродроме, четверокурсники пройдут заключительную стажировку в строевых частях. После этого их ожидает еще два государственных экзамена и торжественный выпуск, который состоится нынешней осенью. Ну, а дальше – овладевание новыми знаниями совершенствование навыков летной работы в строевых частях.

Дмитрий Горбунов.
г. Чугуев.
Фото автора.

ИТОГИ МАКС' 2009

IX Международный авиационно-космический салон МАКС-2009, проходивший в период с 18 по 23 августа в подмосковном городе Жуковский, располагался в павильонах общей площадью 31 750 кв.м. В работе выставки приняли участие 735 компаний из 34 стран. Наметившиеся на предыдущих салонах тенденции участия корпораций и холдингов в виде объединенных стендов нашли продолжение в МАКС-2009. На авиасалоне были представлены экспозиции Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), предприятий, входящих в ОПК "Оборонпром", ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", экспозиция Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК), которая на МАКС-2009 была представлена впервые. Также впервые на салоне была представлена объединенная экспозиция ГК "Ростехнологии", включающая в себя стенды ведущих концернов и холдингов, входящих в ее состав. В одном из павильонов разместилась экспозиция российского Космического агентства. В салоне приняло участие 228 зарубежных компаний, в том числе 9 национальных павильонов: национальный павильон Франции (37 компаний), национальный павильон Германии (22 компании), национальный павильон Бельгии и Нидерландов (18 компаний), национальный павильон США (10 компаний), национальный павильон Чехии (13 компаний), национальный павильон Украины (17 компаний), национальный павильон Канады (Онтарио) (8 компаний), национальный павильон Швейцарии (5 компаний), национальный павильон Республики Беларусь (5 компаний). Три из этих национальных павильонов были организованы впервые. Участие каждого национального павильона сопровождалось специальными мероприятиями, организованными с участием Посольств, торговых представительств и атташатов соответствующих стран, которые оказывали поддержку своим участникам МАКС и в ходе подготовки салона. Крупнейшие зарубежные экспоненты МАКС-2009 - это концерн EADS и Европейское космическое агентство (Европа), группы компаний Safran и Thales (Франция), концерн Finmeccanica и компания Elettronica (Италия), компания Boeing и корпорация United Technologies (США), корпорации AVIC и CASC (Китай), корпорация Hindustan Aeronautics Limited (Индия), компания Israel Aerospace Industries (Израиль), АНТК "Антонов" и корпорация "А. Ивченко" (Украина), компания Diamond Aircraft Industries (Австрия). Всего зарубежными экспонентами было арендовано около 4 000 кв. м выставочных площадей в павильонах. По мнению зарубежных экспонентов, уровень выставки вырос и в отношении деловых контактов и программы, и в качестве предоставленных выставочных услуг. По сравнению с МАКС-2007 количество зарубежных участников снизилось на 5%, а объем арендуемых площадей сохранился на прежнем уровне.

В работе салона принимали участие представители всех ведущих аэрокосмических выставок мира, причем 10 из них были представлены собственными стендами. 120 компаний демонстрировали продукцию военного назначения. Российские участники представили 1449 экспонатов, включая 740 натурных образцов.

Основными итогами авиасалона стали демонстрация отечественной авиационно-космической отрасли и продолжение интеграции российских предприятий в мировую индустрию.

Впервые МАКС стал не просто выставочной или деловой площадкой – к его проведению было приурочено проведение выездного заседания правительства РФ, на котором были рассмотрены вопросы поддержки отечественного авиапрома. Вел заседание Председатель Правительства РФ Владимир Путин.

Продолжение на 4 стр.

"Безопасное небо –2011".

Эпилог языком фотографий





Как бы то ни было, но в Украине есть не только таланты, а и боеспособные Воздушные Силы. И кто бы какие мысли не высказывал по этому поводу, но факт остается фактом – футбольный чемпионат "Евро – 2012" получил еще одну важную составляющую своей безопасности – воздушную.





Пусть самолеты у нас в солидном возрасте, пусть налет экипажей не такой большой, как хотелось бы, пусть обеспечение более чем скромное. Но мы все же смогли! И не за чужие деньги – летали на свои, кровные, на "МиГарях" и "Сухих", от которых американские пилоты были в восторге. И под тем же жгучим солнцем, которое во время учений грело отнюдь не меньше, нежели в Алабаме или Техасе. Вот только день для личного состава миргородской авиабригады начинался значительно раньше, чем для жителей города. Впрочем, и американские военные тоже работали на равных.













Двенадцать дней международного учения "Безопасное небо – 2011" пролетели будто миг. За этот миг летчики выполнили более 100 самолетовылетов, разыграли десятки нестандартных ситуаций как на земле, так и в воздухе. Итогом учений стали не только скупые строки статистики. Они продемонстрировали – Украина, Польша и США стали еще на шаг более сильными и совершенными в профессиональной подготовке своих воздушных сил.

С той же искренностью и теплом, каким и встречала, провожала Полтавщина своих гостей, чтобы снова встретиться через год как добрые друзья. Ведь ничто так не объединяет нации, как общие усилия по сохранению самого дорогого, что есть у человечества, – мира, покоя и уверенности в завтрашнем дне.

Владимир Лазарев.
г. Полтава.
Фото автора, Дмитрия Муравского, Андрея Пильщикова.

ИТОГИ МАКС' 2009

Продолжение. Начало на 3 стр.

За период с 18 по 23 августа салон посетило более 550 000 человек, из них только бизнес-посетителей было 65 000 из 80 стран мира.

В ходе работы МАКС-2009 был подписан ряд соглашений и договоров, стоимость которых составляет около $10 млрд. Это существенно превосходит объем финансовых сделок, заключенных на авиасалонах МАКС-2005 ($5 млрд) и МАКС-2007 ($3 млрд). В частности, в области боевой авиации был подписан контракт на приобретение новых 48 истребителей Су-35С, 12 истребителей Су-27СМ и 4 истребителей Су-30М2 в интересах Военно-воздушных сил РФ до 2011 года, а также оборудования и вооружений (оценочно около $6 млрд).

В области гражданской авиации важнейшее соглашение подписала лизинговая компания ИФК с авиакомпанией "Атлант-Союз" на поставку 45 самолетов, в том числе 15-ти Ту-204СМ и 30-ти Ан-148 (на сумму $1,2 млрд). Также ИФК подписала твердые контракты, предконтрактные соглашения и опционы на поставку 6-ти самолетов авиакомпании "Владивосток Авиа", 5-ти самолетов для "Саратовских авиалиний", 2-х самолетов для "Авиастар-Ту" и Clean Air, а также другие соглашения, суммарно на более чем 90 машин. "Гражданские самолеты Сухого" подписали твердый контракт на поставку двух SSJ-100 для авиакомпании "Якутия". "Аэрофлот" и компания ВЭБ-Лизинг договорились о финансировании поставки 10-ти SSJ-100. Наконец, "Ростехнологии" в интересах "Росавиа" подали заявку производителям авиатехники на поставку 65 самолетов (50 – в рамках твердого контракта и опцион на 15 машин).

"Вертолеты России" подписали соглашение на поставку 20 вертолетов Ми-171 Airfreight Aviation.

Подписаны соглашения о приобретении Индией 26 комплектов отечественных двигателей РД-33 и соглашения о сотрудничестве, в соответствии с которым Уфимское моторостроительное ПО будет поставлять комплектующие для Pratt & Whitney.

Наконец, подписаны соглашения по возобновлению работ по программе Ан-70, по выработке технических требований к модернизированному Ан-124-100 "Руслан" и разработке ОАО "Туполев" нового стратегического бомбардировщика в интересах ВВС РФ.

Важнейшим разделом Международного авиационно-космического салона МАКС-2009 стала обширная деловая программа, которая включила в себя более 70 мероприятий. В работе деловой программы приняли участие более 3000 ведущих российских и зарубежных специалистов авиационно-космической отрасли. Деловые мероприятия по своему уровню и интересам сделали эту программу одной из самых насыщенных по сравнению с мероприятиями, проводимыми на других авиасалонах. Наиболее значимые из них – Второй Европейский Конгресс по транспортной авиации, на котором обсуждались современное состояние мирового рынка транспортной авиации в условиях кризиса и перспективы его развития, актуальные предложения авиатранспортной техники на рынке, инфраструктурное обеспечение развития этого сегмента рынка, политический формат проблем развития транспортной авиации и крайне значимый вопрос об инвестициях. В конгрессе приняли участие около 160 делегатов из России, Украины, Молдавии, Узбекистана, Индии, Германии, Дании, Голландии, Чехии, Италии, Франции, включая представителей Европейского Сообщества из Брюсселя и Европейского Агентства по безопасности полетов ЕАЗА.

Окончание на 7 стр.

АВИАПРОМ

Возрождение авиастроительного статуса



Сто лет назад, в апреле 1911 года, пилот Николай Костин впервые поднял в небо построенный в Одессе самолет. Аэроплан "Фарман-IV" был собран в мастерских морского батальона под руководством подполковника Харлампия Стаматьева. С этого события началась история одесского самолетостроительного завода Артура Анатры, который буквально за несколько лет стал одним из крупнейших авиационных предприятий Российской Империи. Так, в 1916 году этот авиазавод производил до 80 самолетов в месяц. Последний серийный самолет с романтичным названием "Конек-Горбунок" был выпущен в Одессе в 1924 году. Предприятие, которое к тому времени уже именовалось "Государственные авиационные мастерские № 7", в дальнейшем полностью перешло на ремонт авиационной техники.

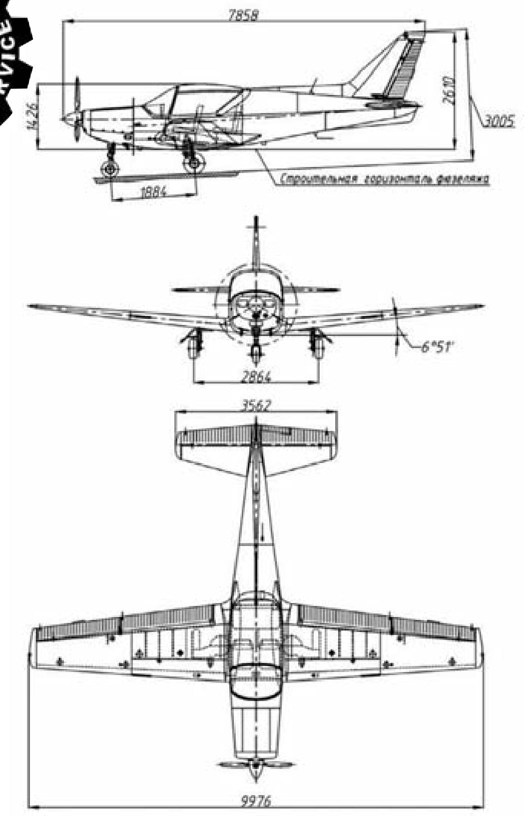
В настоящее время ГП "ОАРП "Одесавиаремсервис" – лидер в ремонте многих типов самолетов и двигателей. Среди его партнеров – заказчики из 20 стран Европы, Азии и Африки.

Руководство предприятия "Одесавиаремсервис" не останавливается на достигнутом и ставит сегодня новую цель – возродить былую славу одесских авиастроителей. Как говорит директор предприятия Виталий Владимирович Юхачёв: "Мы практически начали реализовывать стратегическую задачу возвращения предприятию первоначального предназначения как авиастроительного. С этой целью к столетию приурочили создание 4-местного гражданского лёгкого самолёта, основным назначением которого является обучение лётчиков-курсантов, а также выполнение полётов по местным воздушным линиям как авиатакси". И важный шаг на этом непростом пути уже сделан: 9 июля 2011 года с ВПП международного аэропорта "Одесса" взлетел опытный образец самолёта С-09 "Дельфин" – первый самолёт, созданный на одесском авиазаводе за прошедшие 87 лет.

С-09 "Дельфин" – лёгкий самолет для первоначальной подготовки летного состава. Он оснащен высокоэкономичным дизельным двигателем, топливом для которого является авиационный керосин, что делает эксплуатацию экономически очень привлекательной. В зависимости от желания заказчика, самолет может быть поставлен с разными вариантами пилотажно-авиационного оборудования. Оснащение "Дельфина" быстродействующей парашютной системой спасения позволит обеспечить высоким уровнем безопасности его эксплуатации.

Коллектив предприятия "Одесавиаремсервис" надеется, что их "Дельфин" станет "первой ласточкой" возрождения серийного самолетостроения в Одессе.

Информация "Одесавиаремсервис".



Максимальная взлетная масса	***1300 кг.***
Полезная нагрузка	***400 кг.***
Запас топлива	***170 л.***
Дальность	***1350 км.***
Крейсерская скорость	***350 км/ч.***

ЮБИЛЕЙ

80 лет – полёт нормальный!

5 сентября, через несколько дней после завершения международного авиакосмического салона МАКС-2011, исполнится 80 лет со дня рождения Конотопского авиаремонтного завода "АВИАКОН". Это знаменательное событие в жизни предприятия, которое сумело за последние полтора десятка лет стать одним из лидеров ремонта вертолетной техники не только в Украине, но и во всем мире.



Начинался трудовой путь завода с ремонта самолетов 18-й авиабригады в городе Запорожье. Бомбардировщики, истребители, учебные и транспортные самолеты, авиамоторы различной сложности и назначения…

После Великой Отечественной войны местом постоянного базирования АВИАКОНа стали окраины старинного городка Конотоп на полпути из Киева в Москву. Даже сейчас, по прошествии стольких лет, не верится, что здесь, вдали от промышленных центров и заводов-производителей в небольшом провинциальном городке в течение нескольких лет было создано предприятие, которое освоило ремонт самых современных, а значит и самых сложных в те времена самолетов Ту-4 и двигателей НК-12. И не только успешно освоило, но и сумело на многие годы стать ведущим в отрасли, из года в год становясь в числе лучших среди родственных предприятий.

Нынешний облик Конотопский авиаремонтный завод стал приобретать в средине 60-х, когда здесь освоили ремонт вертолета Ми-6. Постоянно совершенствуя производство, трудовой коллектив осваивал новые и новые типы винтокрылой техники. Сначала это были различные модификации Ми-6, а в конце 60-х – и воздушные краны Ми-10. И снова заводчане сумели в который раз доказать, что их предприятие – лучшее.

В средине 70-х на Конотопском АРЗ начали освоение ремонта "воздушных танков"– боевых вертолетов Ми-24. К слову, за три с половиной десятка лет на АВИАКОНе научились ремонтировать, переоборудовать и модернизировать все модификации этого вертолета, а общий счет боевых винтокрылых машин, побывавших в цехах предприятия, давно перевалил за тысячу. Это если не считать тех, которые "авиаконовцы", успешно освоившие ремонт авиатехники на месте заказчика, ремонтируют в Европе, Африке, странах Латинской Америки.

Каждое десятилетие в жизни Конотопского АРЗ отмечено освоением нового типа вертолетов. В конце 80-х это был Ми-26. Трудные 90-е дали толчок к освоению ремонта Ми-2. В ответ на требования мирового рынка авиаремонта на заводе научились ремонтировать большинство модификаций самого востребованного сегодня в мире транспортно-боевого вертолета Ми-8. Сегодня АВИАКОН – одно из немногих предприятий, которое может предложить ремонт всех вертолетов разработки КБ М.Л.Миля. И не только ремонт, но и модернизацию, и переоборудование винтокрылых машин.

Так, в начале нового века на АВИАКОНе сумели в кратчайший срок подготовить украинские вертолеты для выполнения миротворческих миссий. На них было установлено все необходимое по требованиям ООН, оборудование и с тех пор каждую ротацию несколько Ми-24 и Ми-8 отправляются в состав украинского миротворческого контингента в Либерии. Положительные отзывы миротворцев только подтверждают: на Конотопском АРЗ "АВИАКОН" умеют ремонтировать вертолеты и готовить их к непростым африканским условиям.

В тесном сотрудничестве с ведущим производителем вертолетных двигателей ОАО "МоторСич" АВИАКОН ремоторизировал вертолеты Ми-24 и Ми-8, оснастив их новыми украинскими двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1В. Успешно проведенные испытания подтвердили, что с этими двигателями значительно расширяются эксплуатационные возможности вертолетов.

"Авиаконовцы" уверенно смотрят в будущее. Тесные партнерские связи с заказчиками в десятках стран мира позволяют надеяться, что завод по праву считается признанным лидером среди многих авиаремонтных предприятий. Из года в год производство расширяется, совершенствуется. Неизменным остается только его высокое качество.

Виктор Гедз. "Крила України".


Директор Луганского авиационного ремонтного завода Алексей Мостовой.

“Наша память, наша гордость...”

С недавних пор луганские авиаремонтники в один день, 18 августа, отмечают две памятные даты – День завода и годовщину открытия авиационно-технического музея, который принял первого посетителя в 1996 году во время торжеств по случаю 65-й годовщины предприятия. В этом году Луганский авиационно-технический музей отмечает свое 15-летие.

– *В непростые годы создавался наш музей*, – говорит директор Луганского авиационного ремонтного завода Алексей Мостовой. – *Вспомните первую половину 90-х. Многие предприятия прекращали производство, рабочие годами трудились на заводах и фабриках без надлежащей оплаты, месяцами не получали заработанного. А мы в это время создавали свой музей. Потому что понимали: музей – это будущее поколение авиаторов Украины.*

Идея создания авиационно-технического музея в том виде, как он есть сейчас, принадлежит Алексею Ивановичу Мостовому. Даже в то непростое время он понимал, что легендарные самолеты живут не только в воспоминаниях. Конструкторы отпускают крылатые машины в небо, а на земле долгую жизнь им обеспечивают ремонтники. Луганчане пошли дальше. Уникальным самолетам они обеспечили и “почетную старость”.

...Леонид Владимирович Козянчук, руководитель музея, останавливая экскурсионные группы почти у каждого самолета и вертолета, начинает рассказ со слов: “Это уникальный экспонат...”. А ведь на территории аэродромной зоны ремонтного завода собран не один десяток экспонатов. Сегодня экспозиция музея Луганского АРЗ является одной из самых обширных в Украине, она занесена во многие мировые каталоги. Почетное место среди экспонатов занимает авиатехника, которая ремонтировалась и ремонтируется поныне на Луганском авиаремонтном заводе.

Не секрет, что сегодня некоторые экземпляры самолетов, вертолетов, силовых установок сохранились буквально в единичных экземплярах. Руководителю завода, офицерам и инициативным работником стоило больших усилий, чтобы со всей Украины доставить в музей самолеты, вертолеты, авиационные двигатели, спасти их для будущих поколений от неминуемой участи быть уничтоженными.

За каждой крылатой машиной — собственная огромная история, в которой теперь мирно сосуществуют героические и драматические моменты, чувствуется дух времени и смелый полет конструкторской мысли, отвага советских летчиков, мастерство и ответственность луганских ремонтников.

Перед историей все самолеты равны, потому что каждый сыграл свою роль и в стремительном техническом прогрессе, и в идейном соревновании Востока и Запада, и в смертельном бою за свободу Родины. Потому для заводчан одинаково ценен и беспилотный самолет-разведчик Ту-141, и Ил-12, служивший для красного комдива Ворошилова железным крылатым конем, и Ту-124Ш, и Бе-12, и Ту-142.

Неизменно добрые чувства вызывают у посетителей музея “Дельфин” и “Альбатрос” — учебные летающие парты. Эти реактивные дозвуковые Л-29 и Л-39 позволяли освоить полеты на самолетах с реактивными двигателями. Они умели вселять уверенность в молодых пилотов, обеспечивая хороший обзор, давая правильные ощущения взлетной полосы и мягкой посадки.

Нашел свое место в музее и СВВП Як-38У. Рядом – еще одно творение КБ Яковлева – сверхзвуковой фронтовой бомбардировщик Як-28. А вскоре экспозицию музея пополнит пассажирский “Яковлев” – Як-42.

Украинское авиастроение уже при СССР имело собственную ценность. Основным конструктором отечественных самолетов был О.К. Антонов. В музее три самолета Антонова: Ан-2 “Аннушка”, Ан-14 “Пчелка” и Ан-26Ш.

Отдельная экспозиция и гордость музея — МиГи. В ряд стоят первые реактивные УТИ МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, МиГ-21, МиГ-23, МиГ-27, самый быстрый в мире МиГ-25 и один из лучших современных истребителей МиГ-29. Они являются гордостью музея Луганского авиаремонтного завода.



Достойное место в экспозиции занимают самолеты КБ Сухого – от первых реактивных самолетов КБ Су-7Б, Су-15 и до самого современного на сегодня Су-27. Есть здесь бомбардировщик Су-24, истребитель-бомбардировщик Су-17, штурмовик Су-25.

Авиаремонтное предприятие и винтокрылые машины связывают, прежде всего, “пламенные моторы”, на ремонте которых специализируется Луганский авиационный ремонтный завод. А потому не удивительно, что в экспозиции представлен целый вертолетный парк: Ми-1, Ми-2, Ми-4, Ми-8, Ми-6, Ми-24А, Ми-24К, Ка-25 и Ка-27.

Впрочем, каждый из 60-ти экспонатов достоин отдельной повести.

А могло быть совсем по-другому. Многие машины, особенно те, которые раньше были в составе воинских частей Министерства обороны, выглядели плачевно. Не считаясь с личным временем, скромным финансированием проекта, специалисты завода провели работу по сбору недостающих агрегатов, запасных частей. Так что как историческая, так и техническая справедливость для всех экспонатов Луганского авиационного музея восторжествовала.

И хотя утверждают, что некоторые самолеты попали в музей своим ходом, большинство экспонатов уже отлетали свой век. Так что серьезной проблемой стал процесс доставки авиатехники в Луганск. Ведь находили уникальные экспонаты и под Хмельницким, и в Запорожье, и в Крыму. Много времени и сил заняло улаживание всех организационных и юридических вопросов, согласование с представителями МВД возможностей перевозки негабаритных грузов. Даже КАМАЗы-длинномеры не всегда вмещали “крылатых” пассажиров. Кроме того, с особой тщательностью приходилось выбирать маршруты транспортировки, обращать внимание на наличие и размеры мостов и эстакад. В некоторых случаях, перед погрузкой, приходилось не только разбирать самолеты, но и, увы, разрезать их. А после, на месте применять не только отвертку, но и сварку. Работали целые бригады по разборке самолетов, их загрузке, подготовке к самой транспортировке. Основными организаторами доставки авиатехники были тогдашний заместитель директора по воспитательной работе Валерий Ембаков, начальник штаба завода майор Андрей Усенко, начальник отдела кадров майор Вадим Иванов, а также Леонид Козянчук. Их личный вклад в решение этой задачи огромен.

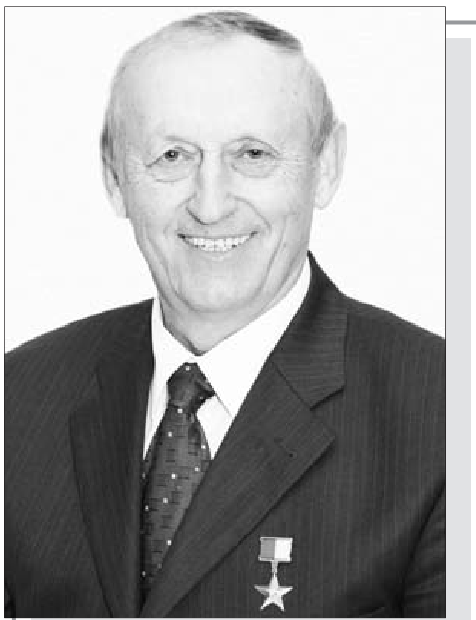
Менялись люди, отвечающие за развитие музея, появлялись новые идеи и экспонаты. В настоящее время в музее собрано около 40 типов летательных аппаратов и более 40 авиадвигателей: от первых поршневых – до современных турбореактивных. К 50-летию первого полета в космос советского космонавта Ю.А.Гагарина в музее появилась экспозиция, посвященная покорению космоса. Здесь рассказывается и о луганчанах, которые поднимались в космическую высь.

– *К годовщине предприятия и музея мы открываем две новые экспозиции*, – рассказывает о своем детище директор Луганского АРЗ Алексей Мостовой. – *Не раскрывая подробностей, скажу, что авиационно-технический музей пополнит экспозиция авиадвигателей и “музей истории авиации”. Планируем больше информации размещать не на стендах, а в виде коротких видеофильмов, которые посетители могут сами выбрать и смотреть. Но больше говорить не буду. Приходите и смотрите.*

Виктор Гедз.
“Крила України”.
Фото Николая Поплавского.

Экспозиция вертолётной техники авиационно-технического музея.





Председатель совета директоров АО "МОТОР СИЧ" Вячеслав Богуслаев.

МОТОР СИЧ

представляет новые модификации двигателей

АО "Мотор Сич"
Украина, 69068
г. Запорожье,
пр. Моторостроителей, 15,
тел. (38061) 720-48-14
факс (38061) 720-50-00
E-mail: motor@motorsich.com
www.motorsich.com

Запорожское акционерное общество "МОТОР СИЧ" является одним из ведущих предприятий, реализующих полный цикл создания современных авиационных двигателей от маркетинговых исследований, разработки и производства до сопровождения в эксплуатации и ремонта. За годы своей деятельности предприятие завоевало уважение и авторитет среди заказчиков и успешно сотрудничает с ведущими фирмами ближнего и дальнего зарубежья.

Сегодня одним из приоритетных направлений деятельности АО "МОТОР СИЧ" становится производство двигателя Д-436-148 для новых региональных самолетов семейства Ан-148.

Турбореактивный двухконтурный двигатель Д-436-148 для пассажирских самолетов семейства Ан-148 является очередной модификацией Д-436Т1. Он соответствует современным требованиям ИКАО по эмиссии и обеспечивает уровень шума самолета Ан-148 ниже установленных норм. По своим характеристикам этот серийно выпускаемый двигатель не уступает зарубежным аналогам.

Для различных модификаций Ан-148 и других пассажирских и транспортных самолетов с двигателями семейства Д-436 на акционерное общество "МОТОР СИЧ" создан двухвальный вспомогательный газотурбинный двигатель АИ-450-МС. Он обеспечивает запуск маршевых двигателей, а также подачу сжатого воздуха и электроэнергии в бортовые системы самолета при неработающих маршевых двигателях.

Самолет Ан-148-100 в различных модификациях обеспечивает перевозку 80 пассажиров на дальность от 2 до 5,2 тысяч километров с высоким уровнем комфорта.

В настоящее время закончены работы по созданию 100-местной модификации Ан-148 – самолета Ан-158, и 28 февраля 2011 года он получил Сертификат типа АР МАК.

Сегодня конструкторы ГП "Антонов" выполняют проектные работы по созданию административной модификации – Ан-168 и транспортной Ан-178. На все эти самолеты будут устанавливаться двигатели Д-436-148 и их модификации.

Всевозрастающая роль боевой авиации предъявляет повышенные требования как к подготовке новых летчиков, так и к поддержанию летных навыков и тренировке пилотов строевых частей в применении авиационных средств поражения. В связи с этим учебно-тренировочные (УТС) и учебно-боевые самолеты (УБС) занимают важное место в ВВС любой страны.

Корпорация "Научно-производственное объединение "А. Ивченко", включающая АО "МОТОР СИЧ" и ГП "Ивченко-Прогресс", на протяжении 80 лет создает и производит двигатели для УТС и УБС.

Сейчас более трех тысяч УТС и УБС с газотурбинными двигателями нашего предприятия эксплуатируются в 39 странах мира.

Продолжая эту традицию, мы в настоящее время участвуем в создании совместно с ГП "Ивченко-Прогресс" двигателей семейства АИ-222. Они обеспечивают максимальную тягу от 2200 до 3000 кгс, а при установке форсажной камеры – до 5000 кгс.

Сегодня начато серийное производство двигателя АИ-222-25 с максимальной тягой 2500 кгс для учебно-боевого самолета Як-130, который поступает в центры подготовки пилотов ВВС России.

Модификации АИ-222К-25 (бесфорсажная) и АИ-222К-25Ф (с форсажной камерой) предназначены для двухдвигательного учебно-боевого самолета, создаваемого китайской фирмой Hongdu Aviation Industrial (Group) Corporation (HAIC), получившего обозначение L-15.

20 октября 2010 года совершил свой первый полет самолет модификации L-15 LIFT, предназначенной для обучения пилотов. В небо его подняли запорожские двигатели АИ-222К-25Ф.

В настоящее время летные испытания самолета и двигателя успешно продолжаются. Предполагается, что поставки самолетов семейства L-15 могут начаться в 2012 году.

АО "МОТОР СИЧ" получило сертификат типа на новый вертолетный двигатель ТВ3-117ВМА-СБМ1В, созданный конструкторами предприятия. Этот двигатель создан с целью повышения летно-технических характеристик вертолетов и их боевой эффективности, особенно при эксплуатации в высокогорных районах стран с жарким климатом. По своим характеристикам он соответствует современным техническим требованиям.

Для повышения безопасности однодвигательного полета введены режимы 2,5-минутной мощности, равной 2800 л.с, и режим 30-минутной мощности, равной мощности взлетного режима при боевом или эксплуатационном повреждении одного из двигателей. Установка двигателей ТВ3-117ВМА-СБМ1В на вертолет позволяет повысить его скороподъемность, увеличить высоту практического потолка, а также сохранить высокие летно-технические характеристики вертолетов при установке на них пылезащитных и экранно-выхлопных устройств.

Модернизированный вертолет Ми-24 с двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1В принят на вооружение Министерства обороны Украины.

19 мая 2010 года в городе Конотоп на ГП "АВИАКОН" состоялись летные испытания вертолета Ми-8МТВ с двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1В. В ходе испытания вертолет поднялся на высоту 8,1 км за 13 мин. Это является мировым рекордом для этого класса вертолетов.

В июне текущего года на 218-м авиаремонтном заводе МО РФ в городе Гатчина были успешно завершены Государственные стендовые испытания двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1В по программе, утвержденной Главнокомандующим ВВС РФ и согласованной с ОАО "МВЗ им. Миля" и ОАО "Камов".

ТВ3-117ВМА-СБМ1В является наглядным примером того, как эволюционный путь поэтапной модернизации базового двигателя путем внедрения новых технических решений позволяет существенно продлить жизнь двигателя за счет приведения его технических и эксплуатационных характеристик в соответствие с современными и перспективными требованиями разработчиков летательных аппаратов и эксплуатантов.

АО "МОТОР СИЧ" создает газотурбинные двигатели семейства МС-14 класса мощности 1500л.с. на базе турбокомпрессора двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1.

Двигатели МС-14 удовлетворяют требованиям авиационных правил АП-33.

Турбовинтовую модификацию двигателя МС-14 планируется использовать в качестве силовой установки самолетов местных воздушных линий Ан-3-300.

23 июня 2011 года акционерным обществом "МОТОР СИЧ" был произведен первый запуск турбовинтового двигателя МС-14. Он предназначен для ремоторизации ветерана отечественной авиации самолета Ан-2, также может устанавливаться на другие самолеты аналогичного класса. В дальнейшем будет создана вертолетная модификация этого двигателя.

Сегодня в мире повышенным спросом пользуется малая авиация. Делать то, что требует рынок, – это залог успеха и процветания предприятия. Поэтому АО "МОТОР СИЧ" активно участвует в проводимых ГП "Ивченко-Прогресс" работах по созданию малоразмерных турбовальных двигателей семейства АИ-450 с мощностью на взлетном режиме 450-600 л.с.

На 10-м Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2011 будут представлены новые модификации двигателя АИ-450 – это АИ-450М с мощностью на взлетном режиме 400 л.с. для ремоторизации вертолетов Ми-2, и турбовинтовой двигатель АИ-450С, который может устанавливаться на перспективные учебно-тренировочные самолеты типа Як-152 и Су-49.

Учитывая изменение конъюнктуры мирового вертолетного рынка, наше предприятие ведет работы по созданию семейства турбовальных двигателей нового поколения – МС-500В в классе взлетной мощности 600…1000 л.с., предназначенных для установки на вертолеты различного назначения со взлетной массой 3,5…6 тонн.

По прогнозам экспертов, сектор рынка вертолетов этого класса, благодаря их универсальности, будет одним из самых перспективных в ближайшие годы.

Разработка двигателей семейства МС-500В ориентирована на создание перспективных конкурентоспособных с зарубежными аналогами, надежных, легких и экономичных двигателей с малой стоимостью жизненного цикла.

Сейчас ведется стендовая отработка газодинамических параметров и доводочные работы на газогенераторах и полноразмерных двигателях. Акционерным обществом "МОТОР СИЧ" изготовлен также ряд специальных стендов для поузловой доводки и обеспечения проведения сертификационных работ.

В настоящее время в мировой практике широко применяется принцип создания семейства двигателей на основе базового газогенератора, что обеспечивает получение экономических преимуществ на всех этапах жизненного цикла двигателей. Поэтому при проектировании двигателя МС-500В были использованы конструктивные решения, призванные в дальнейшем дать возможность создания на его базе перспективных двигателей других типов и назначения. Это – турбовинтовые и двухконтурные двигатели для небольших административных самолетов и самолетов авиации общего назначения, вспомогательные двигатели, газотурбинные приводы и т.п.

Самым большим вертолетным двигателем производства акционерного общества "МОТОР СИЧ" является двигатель Д-136. Он обеспечивает мощность на максимальном взлетном режиме 11400 л.с. и по этому параметру не имеет конкурентов в мире. Д-136 эксплуатируется на самых грузоподъемных в мире вертолетах Ми-26.

В настоящее время конструкторами ГП "Ивченко-Прогресс" разрабатывается проект модернизации двигателя Д-136. Новый двигатель с обозначением Д-136-2 будет обеспечивать мощность на максимальном взлетном режиме 11500 л.с., поддерживаемой до +50 ^{0}С. Вводится также чрезвычайный режим мощностью 14500 л.с. Д-136-2 предназначен для использования в проекте модернизации вертолетов Ми-26Т. Серийно новый двигатель будет производиться на АО "МОТОР СИЧ".

Акционерное обществом "МОТОР СИЧ" имеет большой опыт работы с предприятиями ближнего и дальнего зарубежья и может предложить рынку широкий спектр современных двигателей для самолетов и вертолетов.

Наша цель – производить долговечные и надежные изделия, в полной мере удовлетворяющие требованиям заказчиков и создающие максимальные удобства потребителям.

ИТОГИ МАКС' 2009

Окончание. Начало на 3-4 стр.

Десятую Международную конференцию по аэродинамике и управлению течениями и методам их исследования "FLUCOME-2009" посетило более 100 делегатов из 18 стран. Были представлены стенды компаний, занимающихся разработкой систем визуализации и регистрации течений; Молодежный форум "ВУЗовская наука и авиационно-техническое творчество молодежи", основными целями которого стали повышение интереса молодежи к авиации и космонавтике, а также привлечение внимания законотворческой и исполнительной власти к вопросам подготовки и сохранения кадрового потенциала России; Конференция "Обеспечение безопасности полетов и поддержка эксплуатации гражданской и государственной авиации со стороны авиационной промышленности Российской Федерации. Основные проблемы и пути решения", на которой вопросам обеспечения безопасности полетов и поддержки эксплуатации в авиационной промышленности уделялось большое внимание; Форум "Тенденции и перспективы развития рынка деловой авиации и АОН в России", где обсуждались вопросы по возрождению авиации общего назначения в России и др. Деловая программа стала платформой для диалога на высоком профессиональном уровне с зарубежными партнерами и контрагентами, где обсуждались и принимались решения об общемировых вызовах и спорных международных вопросах, затрагивающих интересы Российской Федерации.

Несмотря на мировой кризис на МАКС-2009 была сформирована полноформатная летная программа, в которой приняли участие российские и зарубежные компании:

ОАК, АХК "Сухой", ОАО "РСК МиГ", ОАО ОПК "Оборонпром", ОАО "Вертолеты России" и др.

Всего в авиасалоне МАКС-2009 участвовали 189 летательных аппаратов (150 российских и 39 иностранных). Общее количество демонстрационных и показательных полетов составило 241. Количество принимающих участие в летной программе воздушных судов – 84.

На статической стоянке были представлены летательные аппараты: ОАО "АХК "Сухой", ОАО "РСК МиГ", ОПК "Оборонпром", ОАО "Вертолеты России", ОАО "Туполев", ОАО "Ил" и др. Среди иностранных летательных аппаратов (ЛА) на статической стоянке были представлены: АНТК "Антонов", Hawker Beechkraft (США), Diamond Aircraft Industries (Австрия), Чехии, Польши, Украины, Италии и др.

Традиционно на статической экспозиции приняли участие Военно-воздушные силы России, представив 18 самолетов и вертолетов различных категорий и модификаций. Деловая авиация и АОН были представлены более 50 самолетами и вертолетами. Открывали экспозицию статической стоянки легендарный самолет Ту-144 и грузовой самолет-гигант Ан-124.

Также на статической стоянке демонстрировались ретро-самолеты периода Великой Отечественной войны: И-15, ДИТ.

В летной программе салона принимали участие следующие самолеты и вертолеты: современный российский региональный самолет Super Jet 100, Як-130, МиГ-35Д, МиГ-29М ОВТ, МиГ-29К, МиГ-29 СМТ, Су-30 МКИ, Су-35, Су-29 КС, Ту-214СР, Ту-214-300А, Ту-334, Ил-96-400Т, Ил-114-100, Ан-148-100 Ка-52, Ми-28Н, Ми-34С и многие другие.

В летной программе МАКС-2009 приняли участие пилотажные группы:

"Фречче Триколори" (ВВС Италии) и самолет С-27 (ВВС Италии) (летная программа и статическая стоянка); "Патруль де Франс" и самолет Рафаль (ВВС Франции); ВВС России - "Русские Витязи", "Стрижи" и "Соколы России".

aviasalon.com

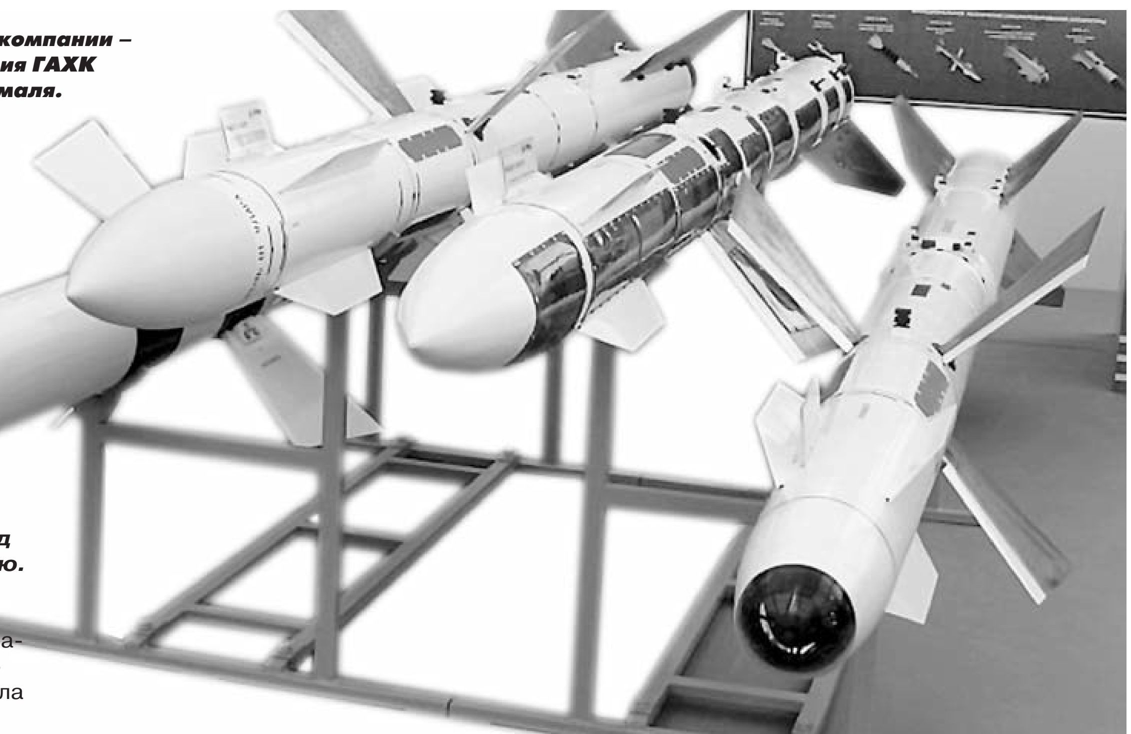
"АРТЕМ":

качество, шлифованное десятилетиями



В отчете Киевского завода №485 имени Артема за 1958 год в разделе "Выпуск готовой продукции" отдельной строкой скромно значится: "Изделие К-5 – 300 штук". Не будем томить читателя: "Изделие К-5" – не что иное, как первая советская управляемая ракета класса "воздух-воздух". Стало быть, пятьдесят лет назад в Киеве был налажен выпуск едва ли не самого эффективного на то время, да и сегодня, авиационного оружия. За прошедшие полвека Киевский завод им. Артема (ныне Государственная акционерная холдинговая компания "Артем") поставил заказчикам тысячи управляемых ракет класса "воздух-воздух" различных типов и модификаций. Десятки стран Европы, Азии, Южной Америки и Африки имеют на вооружении изделия, выпущенные на ГАХК "Артем".

Интервью президента компании – председателя правления ГАХК "Артем" Станислава Смаля.



На стендах ГАХК "Артем".

– Несколько лет назад Вы возглавили компанию. Что удалось сделать за это время?

– Последовательная реализация стратегии развития предприятия позволила сформировать портфель заказов. Вот уже несколько лет мы успешно выполняем внутренние и экспортные контракты.

Сегодня мы производим и поставляем заказчикам:

- авиационные управляемые ракеты типа Р-27 разных модификаций (Р-27Р, Р-27ЭР, Р-27Т, Р-27ЭТ);

- наземные автоматизированные комплексы "Гурт" для подготовки к боевому применению и техническому обслуживанию авиационных управляемых средств поражения в полевых и стационарных условиях на позициях подготовки, базах и складах эксплуатирующих организаций;

- противотанковые управляемые ракеты различных калибров;

- авиационные устройства широкой номенклатуры.

Однако в интересах экономической стабильности и поступательного развития завода предпринимаются активные шаги по диверсификации производства. В компании разработаны и внедрены программы развития производства, прежде всего это:

- техническое перевооснащение производства современным оборудованием (на сегодня приобретено и введено в эксплуатацию более 100 единиц современного оборудования),

- освоение новых наукоемких изделий;

- программа повышения качества;

- программа стимулирования молодежи;

- программа повышения квалификации кадров;

- маркетинговая программа продвижения на рынок новых изделий и завоевания данного сегмента рынка.

Подтверждением верности избранного пути стала сертификация системы менеджмента качества Компании на соответствие международным стандартам ISO-9001:2000, аэрокосмическим и военным стандартам EN/AS-9100, AQAP-2110 международной организацией по сертификации "Бюро Веритас Кволити Интернешнл".

– Вы провели активное техническое перевооружение всего производственного цикла. Что еще осталось сделать?

– Сложные в техническом отношении контракты могут выполнять только предприятия с устойчивым экономическим положением, способные поставлять на рынок востребованную продукцию. И это касается как военной продукции, так и гражданской. Поэтому в интересах сохранения и дальнейшего наращивания производственного потенциала с 2005 года реализуется программа широкомасштабного технического перевооружения. Это позволит использовать самые современные принципы организации производства, нарастить объемы. Сейчас на предприятии идет внедрение корпоративной информационной системы управления.

– Как решают на предприятии кадровые проблемы, ведь не секрет, что молодые специалисты не рвутся на заводы?

– В компании действует программа стимулирования молодежи, направленная на привлечение и удержание молодых кадров. Предприятие активно направляет в вузы и техникумы молодых специалистов и рабочих. Сегодня за счет компании в вузах и техникумах обучается 65 чел.

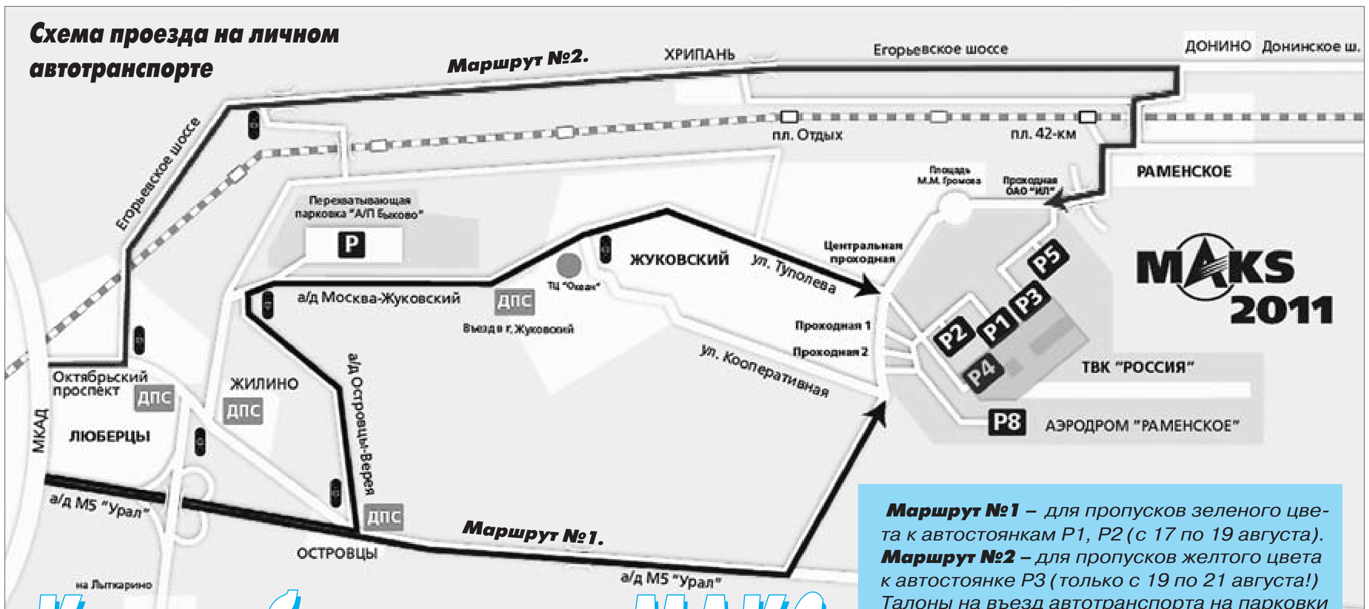
– В годы СССР Ваше предприятие было связано партнерскими отношениями со многими предприятиями России. Каковы сейчас Ваши взаимоотношения?

– Несмотря на то, что продукция компании экспортируется во многие страны мира, основными тактическими и стратегическими партнерами по-прежнему остаются предприятия ВПК России и стран СНГ, крепкие партнерские отношения с которыми сложились еще со времен СССР. А это и ОАО ГосМКБ "Вымпел" им. И.И. Торопова" (Москва), и РСК "МиГ" (Москва), и ОАО "Азовский оптико-механический завод", и ОАО "ММЗ "Рассвет" (Москва), и ФГУП "ВПО "Точмаш" (Владимир), и ФКП "Пермский пороховой завод", и АО "Тамбовский завод "Электроприбор".

Благодаря таким партнерским и дружеским отношениям становятся реальностью и другие совместные проекты по разработке и производству новых видов управляемых средств поражения, изделий для постановки пассивных помех для защиты самолетов.

И в заключении хотел бы пожелать всем участникам "МАКС-2011" успешной и плодотворной работы на выставке.

Информация "КУ".



Маршрут №1 *– для пропусков зеленого цвета к автостоянкам Р1, Р2 (с 17 по 19 августа).*
Маршрут №2 *– для пропусков желтого цвета к автостоянке Р3 (только с 19 по 21 августа!) Талоны на въезд автотранспорта на парковки Р1, Р2 и Р3 подлежат обмену на пропуска.*

Как добраться на МАКС

На автомобиле

по Новорязанскому шоссе

1. В период с 17 по 21 августа до аэродрома "Раменское" по платным автомобильным пропускам МАКС (разовые талоны) на автостоянки Р1 и Р2.

2. В период с 19 по 21 августа до международного аэропорта "Быково", где будет действовать перехватывающая стоянка. От перехватывающей стоянки курсируют бесплатные автобусы "МАКС-2011".

Внимание! В период проведения МАКС въезд в город Жуковский будет возможен только по специальному пропуску.

по Егорьевскому шоссе в период с 19 по 21 августа по платным автомобильным пропускам МАКС (разовые талоны) до аэродрома "Раменское" на автостоянку Р3. Движение осуществляется только при наличии автопропуска МАКС.

Талоны на одноразовый проезд на автостоянки МАКС можно приобрести во всех официальных точках продаж. Будьте внимательны: перед поездкой талон надо обязательно обменять на пропуск на конкретный автомобиль, для этого после 15 июля будет открыто несколько пунктов обмена в г. Москве. Автопропуск позволит добраться до авиасалона быстрее: сотрудники ГАИ на дорогах создадут обладателям пропусков "зелёную улицу".

На электричке

От Казанского вокзала до платформ "Отдых" и "42-й километр".

От платформ "Отдых" до выставочного комплекса курсируют бесплатные автобусы "МАКС-2011".

В дни проведения "МАКС-2011" с 16 по 21 августа ОАО "РЖД" назначает дополнительные поезда на участке Москва – Раменское. В выходные дни количество дополнительных электропоездов, в том числе и ускоренных, будет значительно увеличено.

На автобусе от г.Жуковский

Отправление бесплатных автобусов до места проведения МАКС-2011 будет организовано:

– от пл. "Отдых";

– от пл. "42 км";

– от Проходной №1 аэродрома "Раменское";

– от Центральной проходной аэродрома "Раменское", с остановкой "пл. Громова";

– от г. Жуковский, "ул. Лацкова", с остановкой у ТЦ "Океан".

О салоне

В настоящее время Международный авиационно-космический салон МАКС заслуженно занимает ведущее место в ряду крупнейших мировых авиафорумов. Главная цель проведения МАКС – демонстрация российских высоких технологий и открытости внутреннего рынка России для совместных проектов с зарубежными партнерами.

МАКС проводится под патронажем Председателя Правительства Российской Федерации. Это является гарантией высокого уровня организации и представительности. На МАКС первые лица государства доступны для делового общения. Всем, кто связан с авиационной и космической отраслями промышленности, МАКС предоставляет редкую возможность ознакомиться с мнением лиц, принимающих решения по ключевым вопросам разработки, производства и продажи авиационной техники и вооружения.

МАКС дает исчерпывающее представление о приоритетах и достижениях предприятий авиационно-космического комплекса России. Только на МАКСе можно увидеть опытные образцы летательных аппаратов и боевых комплексов, экспериментальные установки, которые по ряду причин не могут демонстрироваться за рубежом.

МАКС предоставляет специалистам и бизнесменам уникальную возможность к установлению многоуровневых контактов, дальнейшему развитию производственной кооперации и поиску новых партнеров для бизнеса. Роль авиасалона как генератора новых альянсов и плодотворных идей признана во всем мире.

МАКС проводится в городе авиационной науки и техники – Жуковском, на аэродроме центральной испытательной базы страны Летно-исследовательского института им. М.М.Громова. Гости салона могут ознакомиться с расположенными в непосредственной близости от выставки крупнейшими научными, производственными и экспериментальными центрами России.

Значительное место в программе МАКС занимают научные конференции и симпозиумы, проводимые под эгидой государственного научного центра России – ЦАГИ. Они позволяют ученым и специалистам обменяться мнениями по поводу наиболее острых проблем развития авиации и космонавтики в настоящем и будущем.

Лётная программа


Фото сайта www.avemey.com

Отличительной особенностью Международного авиационно-космического салона МАКС от ведущих авиационных форумов мира является его красочная и насыщенная летная программа. Не станет исключением и грядущий юбилейный МАКС-2011. Небо Жуковского вновь озарится непревзойденными полетами российских и иностранных асов. Посетителей МАКС-2011 ждут яркие выступления четырех российских пилотажных групп: "Русские Витязи", "Стрижи", "Соколы России" и "Русь", полеты самолетов-демонстраторов США, Франции и Италии, а также полеты лучших летчиков-испытателей России на современных отечественных истребителях и гражданских самолетах! Для удобства посетителей статическая стоянка по аналогии с МАКС-2009 будет более компактной: самолеты весом до 3 тонн будут располагаться на грунте, а вся остальная авиационная техника – на бетонной взлетно-посадочной полосе.

По традиции статическая стоянка откроется экспозицией Объединенной авиастроительной корпорации. Среди экспонатов можно будет увидеть российские многоцелевые современные истребители Су-35, МиГ-35, Су-30 МК2, а также новинку российского гражданского авиапрома - самолет Сухой суперджет-100. В летной программе впервые примет участие и российский истребитель пятого поколения ПАК ФА.

Военно-воздушные силы РФ представят полный спектр военных самолетов и вертолетов на статической стоянке: Ту-160, А-50, Ту-95, Су-27 СМ, МиГ-29СМТ, Су-24М, Су-25СМ, Су-34, МиГ-31Б, Як-130, вертолеты Ка-52, Ми-26, Ми-8 МТВ-5, Ми-28. Продемонстрируют широкую линейку военных и гражданских вертолетов и "Вертолеты России". Также планируются тематические летные показы: "Поиск и спасение" с участием вертолетов Ка-226Т Ми-34С1; "Антитеррор" с участием вертолетов Ка-52 Ми-28НЭ, Ми-8.

Специально для МАКС-2011 воспроизведена реконструкция советского полевого аэродрома ПВО периода битвы под Москвой времен Великой Отечественной войны, с демонстрационными полетами самолетов, участвовавших в отражении налетов гитлеровцев на Москву. Программа включает одиночные, групповые и пилотажные полеты, сопровождаемые действиями группы реконструкторов на полевом аэродроме и комментариями диктора. Впервые будут продемонстрированы до 10 самолетов военного периода в полете. К демонстрациям подготовлены: истребители И-15бис, И-153, И-16, ДИТ, Ш-2, 3 По-2, 2 МиГ-3, а также два танка Т-60, автомобили ГАЗ-АА, зенитные орудия с расчетами и работающая полевая кухня.

Главной премьерой МАКС-2011, несомненно, станет самый большой пассажирский самолет концерна Airbus А-380. Среди украинских новинок будет самолет Ан-158. Таким образом, в этом году МАКС станет единственной выставкой в мире, на которой можно будет увидеть самые большие пассажирские и транспортные самолеты!

ВВС Франции продемонстрируют в летной программе истребители Рафаль, а ВВС Италии – единственный транспортный самолет в мире, выполняющий фигуры высшего пилотажа, – С-27.

В этом году вновь, после 4-летнего перерыва, в Салоне примут участие самолеты военно-воздушных сил США. На статической стоянке впервые будет представлен военно-транспортный самолет С-5А Galaxy, штурмовики А-10 и самолет-разведчик Р-3. Также посетители Салона смогут увидеть ставшие уже традиционными участниками МАКС транспортные самолеты КС-135, истребители F-16, F-15 и бомбардировщик В-52. Многоцелевой истребитель F-15 выступит с новой 15-минутной программой.

С каждым годом МАКС все больше и больше внимания уделяет деловой программе, в рамках которой проводится большое количество переговоров, встреч, форумов и конгрессных мероприятий. В связи с этим в дни для специалистов, 17-18 августа, летная программа будет ограничена. А в дни для посещения широкой публики авиационное шоу будет проходить в полном объёме с 11.00 до 17.00 ежедневно.

По информации www.aviasalon.com

Окончание. Начало на 1 стр.



Вице-премьер-министр Украины Борис Колесников:

“Уверен, что с такими темпами, за несколько лет ГП “Антонов” возродит веру в украинское авиастроение”

Принимая во внимание рост региональных авиаперевозок, необходимость постепенного списания парка устаревающих самолетов Ту-134, Як-42, Ан-24, B737-200, DC9, наиболее актуальной задачей большинства авиакомпаний России и Украины является обновление парка региональных и ближнемагистральных самолетов. Согласно маркетинговым исследованиям до 2025 года авиаперевозчикам этих стран понадобятся более 400 самолетов на 70-100 мест. В этом сегменте “Антонов” представляет самолеты семейства Ан-148 и Ан-158. В основе их создания – огромный опыт эксплуатации самолетов “Ан” и детальное изучение пожеланий авиакомпаний. По уровню комфорта они отвечают магистральным лайнерам, по характеристикам, уровню безопасности и экологичности – наиболее современным мировым стандартам и требованиям.

Эти самолеты имеют высокую степень унификации. В частности, у них единые основные системы, двигатели, оборудование кабины экипажа и системы управления. Это обеспечивает их эксплуатантам снижение расходов на обслуживание, ремонт и обучение экипажей. Таким образом, на рынке России продуманный, сбалансированный продукт, сочетающий в себе высокие характеристики технического уровня и прекрасные показатели эффективности, прежде всего будет выгоден с точки зрения экономии.

Если Ан-158, который в этом году становится дебютантом Московского авиасалона, готовится к поступлению в эксплуатацию, то его предшественник – Ан-148 – уже давно освоил внутренние маршруты России и Украины, а также международные воздушные трассы. В авиакомпаниях наших стран сегодня работают 9 таких машин. Количество перевезенных на них пассажиров приближается к 500 000, а месячный налет одного самолета достигает 286 часов.



Незадолго до начала выставки в Москве, 3 августа 2011 года, Ан-148, построенный на “Серийном заводе “Антонов”, был передан авиакомпании “Международные авиалинии Украины”. “Получение Ан-148 – важное событие для нашей авиакомпании. Сегодня, как никогда ранее, мы ощущаем потребность в таком самолете, оптимальном по емкости и эффективности. Он очень хорошо вписывается в наш флот. “Антонов” – это символ надежности, экономичности и комфорта для пассажиров”, – отметил вице-президент МАУ В.Богацкий. Планируется, что самолет будет выполнять как внутренние, так и международные рейсы.

При передаче Ан-148 присутствовал и вице-премьер-министр Украины – Министр инфраструктуры Украины Борис Колесников. Выступая на торжественном митинге, он подчеркнул, что это важное событие в рамках программы, которую начинает Правительство – стимулирование украинских авиакомпаний покупать воздушные суда отечественного производства и обновлять свои авиапарки новыми самолетами типа Ан-148 и Ан-158, разработанными ГП “Антонов”.

Передача этого самолета стала первым шагом реализации “Протокола о намерениях на приобретение самолетов Ан-148, Ан-158 с целью их дальнейшей передачи отечественным авиакомпаниям на условиях финансового лизинга”, подписанного руководителями ГП “Антонов” и ГК “Лизингтехтранс”. Согласно этому документу, при условии обеспечения государственного финансирования, “Лизингтехтранс” намерен приобрести 22 самолета Ан-148 и 28 самолетов Ан-158 в период до 2015 года.

Данный протокол стал результатом работ, проведенных в соответствии с решениями, принятыми 19 мая на совещании под председательством Бориса Колесникова. По его словам, задача Министерства инфраструктуры Украины – обеспечить авиакомпаниям выгодные лизинговые условия, на которых они работают, например, с Airbus, Embraer, Bombardier. То есть она состоит в том, чтобы украинские авиакомпании использовали украинские самолеты.

Как отмечает президент – Генеральный конструктор ГП “Антонов” Дмитрий Кива, “передача Ан-148 еще одной авиакомпании – важное событие и для нашего предприятия, и для всех участников программы. Самолет уверенно осваивает воздушные трассы. Главное – он нравится пассажирам”.

До настоящего времени заказаны 67 самолетов семейства, ведется работа по оформлению контрактов еще на 205 машин. Поэтому сегодня, когда существует высокий спрос на эти машины, необходимо наладить высокий темп их производства.



Еще одно важнейшее направление программы – обеспечение комплексной поддержки заказчика в любой день недели и время суток на протяжении всего жизненного цикла самолета, чему ГП “Антонов” уделяет большое внимание. Владельцам самолетов предоставляются разные варианты переоснащений и модернизации. Например, по желанию заказчика, в частности авиакомпании “Россия”, – Ан-148 был оснащен четырьмя новыми системами. Были проведены необходимые испытания и получено соответствующее дополнение к Сертификату типа. Предлагаемая система переоснащения достаточно гибкая, она предусматривает выполнение работ как непосредственно на производственной базе ГП “Антонов”, так и на ремонтных заводах или на базе заказчика. Сегодня ГП “Антонов” ведет работы по созданию сервисных центров в новых регионах, где эксплуатируются самолеты “Ан”.

Центр подготовки ГП “Антонов” проводит теоретическую и практическую подготовку и переподготовку персонала заказчика по программам, утвержденным авиационными администрациями. В процессе учебы и подготовки используются комплексные тренажеры и специальные программные продукты, которые отвечают всем современным требованиям. Так, специалистами “Антонов” был разработан и построен комплексный тренажер уровня D самолета Ан-148. С его помощью можно полностью имитировать ситуации, которые происходят в полете, включая все возможные ситуации по отказам агрегатов и оборудования. Применение этого тренажера позволяет значительно повысить уровень подготовки летных экипажей и, соответственно, уровень безопасности полетов. Изготовить тренажер для Ан-148 такого же уровня наши специалисты сегодня помогают и российской компании “Транзас”.

Программа семейства Ан-148 и Ан-158 является одной из наиболее динамично развивающихся в числе совместных проектов Украины и России в области авиации. Она включена в перечень проектов, реализуемых совместным предприятием “ОАК-Антонов”. СП было учреждено в октябре 2010 года в присутствии Премьер-министра Украины Николая Азарова и Председателя Правительства Российской Федерации Владимира Путина. Область деятельности СП – вопросы координации деятельности предприятий концерна “Антонов” и “ОАК” в направлениях закупки комплектующих, производства, маркетинга и продаж, а также послепродажного обслуживания совместной продукции и создания новых модификаций самолетов “Антонов”. Помимо вышеназванной программы, СП работает над дальнейшим развитием пассажирского турбовинтового самолета Ан-140, военно-транспортного самолета короткого взлета и посадки Ан-70, возобновлением производства новых вариантов транспортного Ан-124-100 “Руслан”.



ГП “Антонов” также сотрудничает со многими предприятиями и компаниями авиационной промышленности в Европе, Америке и Азии. Например, в разработке и создании самолетов Ан-148-100 и Ан-158 принимают участие 214 предприятий из 15 стран мира. Это позволяет разрабатывать и производить конкурентоспособную авиатехнику, неуступающую лучшим зарубежным образцам.

Информация ГП “Антонов”.

ОБНОВЛЯЕМ АВИАПАРК

От слов – к делу

Среди проблем развития гражданской авиации во всём мире (и Украина – не исключение) наиболее остро стоит вопрос дефицита лётных кадров. Где-то не хватает сильных духом ребят, в иных странах – нет своих лётных школ... У нас же – есть и то, и другое.



Депутат Верховной Рады Украины, первый проректор НАУ Максим Луцкий и ректор ГЛАУ Сергей Неделько.

Однако существующая система подготовки пилотов гражданской авиации Украины требует кардинального реформирования и обновления. В первую очередь – чтобы учить орлят летать, нужны новые надёжные крылья. Доставшиеся в наследие от Советского Союза уже изрядно износились. Государственной лётной академии Украины (Кировоград), созданной на базе ведущего советского лётного вуза – Кировоградского высшего лётного училища ГА, самостоятельно решить задачу обновления самолётомоторного парка и уникальной авиационной инфраструктуры было крайне сложно. Напряжённый поиск спасительного решения привёл к результату. Как говорят на Украине, "гуртом легче и батьку бить" – для укрепления государственной системы лётной подготовки учебные заведения ГА решили объединить усилия. Коллектив лётной академии одобрил идею руководства о вхождении вуза в структуру Национального авиационного университета. Сегодня вопрос об объединении находится на согласовании в последней инстанции – в Министерстве финансов, но процесс укрепления национальной системы лётной подготовки уже начался. Лето – лучший сезон для учебных полётов, и упускать время было бы непростительным расточительством!

18 июля 2011 года лётное поле Кировоградской академии встречало гостей, прибывающих как по земле, так и с неба. Лётный парк учебного заведения пополнился двумя учебными самолётами Як-18т, переданными из Национального авиационного университета. Может быть, кому-то данный факт и не покажется особо выдающимся событием (подумаешь – плюс два самолёта!), но в реалиях сегодняшнего дня – это действительно повод для особого ликования всех, кто мечтает о возрождении былой славы кировоградского лётного учебного заведения в частности, и украинской гражданской авиации – в целом. Во-первых, эти "лётные учебные парты" – значительное подспорье в реализации лётной подготовки курсантов ГЛАУ. Теперь очередь на прохождение лётной практики госбюджетных курсантов будет продвигаться значительно активнее, и о временах "лётной задолженности приватпилотов" можно будет вообще забыть. Самолёты – в отличном состоянии, самыми компетентными авиационными специалистами признаются наиболее удобными и рациональными для лётной подготовки, а цена подарка – порядка миллиона долларов за обе крылатые машины. Во-вторых, это – "первые ласточки" того процесса концентрации в Кировограде всей лётной подготовки государственного обучения Украины, о котором говорилось при объединении двух авиационных вузов.

Депутат Верховной Рады, и.о. Председателя Комитета Верховной Рады по вопросам образования и науки, Первый проректор НАУ Максим Георгиевич Луцкий, прибывший в ГЛАУ 18.07.2011 для торжественной передачи самолётов, так и подчеркнул, что происходящее – реализация первого шага из намеченной программы взаимодействия в вопросе совершенствования подготовки лётных специалистов для Украины. Впереди – неотложное решение ещё более значимых задач по модернизации материально-технической базы ГЛАУ, в первую очередь – её авиационной инфраструктуры.

Максим Георгиевич так же сообщил журналистам: "Я считаю, что решение об объединении Национального авиационного университета и ГЛАУ было очень своевременным и правильным. Разрозненно вузам очень тяжело работать, в том числе и в финансовом плане, тем более что авиационная отрасль – очень затратная. Мы, прежде всего, заинтересованы в том, чтобы не потерять позиции одной из шести стран мира, где авиационная отрасль имеет полный замкнутый цикл. Поскольку в Кировограде, на базе ГЛАУ концентрируется подготовка всех украинских пилотов, мы будем прилагать все усилия для того, чтобы максимально модернизировать этот процесс. Наши пилоты должны быть подготовлены на наивысшем уровне, быть конкурентоспособными. Первое, что нужно сделать, – обеспечить ГЛАУ необходимой современной техникой. Наш университет в прошлом году сэкономил около 15 миллионов гривен, что позволит приобрести для ГЛАУ пять новых хороших современных самолетов. Будем тесно сотрудничать с Академией и в других направлениях – например, научных, таких как разработка новых тренажеров.

Следует также отметить, что Национальный авиационный университет – уникален. Это автономный самостоятельный вуз, имеющий статус исследовательского, финансирование которого отдельной строчкой проходит в государственном бюджете. Мы бы хотели, чтобы у ГЛАУ была своя дополнительная подстрочка, для того, чтобы была возможность значительно укрепить материально-техническую базу Академии.

Присутствовавший на лётном поле и.о. председателя Кировоградской областной администрации Андрей Николаенко отметил, что такие шаги уверенно ведут к тому, что совсем скоро Кировоград будет не только танцевальной (от автора – речь о победе города на танцевальном шоу-конкурсе Майданс), но и лётной столицей Украины.

Ректор ГЛАУ профессор Сергей Неделько не только разделял оптимизм высоких гостей, но и озвучил дополнительные для него поводы.

Так, по словам руководителя лётной академии, в жаркие июльские дни активизировались учебные полёты курсантов вуза на полевом аэродроме в п. Малая Виска; активно идёт организационный процесс создания ещё одного полевого аэродрома, необходимого для учебного заведения; вступительная кампания идёт без каких-либо эксцессов и перегибов. "На современном этапе мы начинаем ещё один интересный и необходимый для гражданской авиации Украины проект, – акцентировал внимание присутствующих ректор Неделько. – Начались работы по созданию на базе бывшего ПТУ в с. Дмитровка Знаменского района специализированного международного учебно-тренировочного центра подготовки по автономному существованию и выживанию. Считаем это направление очень перспективным, так как у наших курсантов, украинских лётных и кабинных экипажей, специализированных подразделений авиационных аварийно-спасательных служб пока нет возможности пройти полноценную комплексную подготовку данного профиля, соответствующую международным требованиям и стандартам. Работаем над устранением этого пробела".

Словом, это лето для кировоградских авиаторов – действительно горячая пора. При этом ясно, что у кировоградского лётного есть все основания радоваться дню сегодняшнему и смотреть в будущее с уверенностью в дне завтрашнем.

Ольга Кушнир.
www.glau.kr.ua.

КАК ЭТО БЫЛО...



История училища – это часть истории отечественных ВВС, неразрывно связанная с историей Советских Вооруженных Сил. Славные дела авиаторов-черниговцев начались еще в довоенное время. В Чернигове по приказу Наркома обороны СССР от 6 ноября 1940 года началось формирование Черниговской военной авиационной школы пилотов (ЧВАШП) пятиэскадрильного состава на самолетах И-15 бис.

В апреле 1941 года формирование школы было закончено. В этом же месяце начались первые учебные полеты с курсантами на самолетах У-2, УТ-2 и И-15 на аэродромах Певцы, Осняки, Количевка. В течение апреля – мая план учебно-боевой подготовки был выполнен полностью. В период с 9 по 12 июня 1941 года ход учебно-боевой подготовки проверялся инспекцией ВВС Красной Армии. Работа по всем видам подготовки была оценена "вполне" удовлетворительно.

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Командование школы развернуло энергичную работу по обучению курсантов. Выполнение своей основной задачи – подготовки летчиков-истребителей на самолетах И-15бис со сроком обучения 9 месяцев надо было решать в исключительно сложной и тяжелой обстановке. Непрерывный процесс летного обучения курсантов сопровождался с одновременным участием постоянного летного состава в боевых действиях.

С приближением фронта к Чернигову обстановка еще более обострилась, ухудшились условия обучения курсантов. Чернигов, мосты через реку Десна и аэродром Количевка стали подвергаться налетам немецкой авиации. Встала задача перебазирования. В июле 1941 года ЧВАШП была эвакуирована в г. Зерноград Ростовской области и слилась там с Фастовской авиашколой. Авиашкола была боевым резервом ВВС и наземных войск Красной Армии. В июле 1941 года по распоряжению командования была сформирована и отправлена в действующую армию авиаэскадрилья самолетов И-15бис под командованием капитана Семенова, 4 августа 1941 года в действующую армию отправлена авиаэскадрилья ночных бомбардировщиков на У-2.

В октябре 1941 года в связи с приближением немецко-фашистских войск к г. Ростов-на-Дону по приказанию командующего ВВС 56-й отдельной армии генерала Красовского из личного состава школы был сформирован и отправлен в состав этой армии авиаполк на самолетах И-15-бис и И-16 для отражения танковых атак противника на подступах к г. Ростов- на-Дону. За период активных боевых действий с 14 по 21 октября 1941 года полк совершил 168 боевых вылетов, нанеся фашистам ощутимые потери. В этих сложных условиях в августе и сентябре 1941 года был произведен первый выпуск летчиков-истребителей на самолетах И-15бис и И-16.

В конце ноября 1941 года Черниговская авиашкола вместе с семьями офицеров была эвакуирована в Туркмению. Она расположилась в г. Кизыл-Арвате и Казанджике нановых аэродромах, на краю Каракумов и у подножья Копет-Дага.

С февраля 1942 года начался новый этап в учебно-боевой подготовке. Курсантов начали учить летать на ЯК-1 и ЯК-7Б. Несмотря на сложные условия, личный состав школы успешно готовил летчиков-истребителей и отправлял их на фронт. После освобождения Кубани от фашистов, школа в марте 1944 г. перебазировалась в станицу Ленинградская Краснодарского края. После размещения на новом месте начались полеты с курсантами. Знаменательное событие произошло в авиашколе 5 декабря 1944 года. В этот день личному составу авиашколы было вручено Красное Знамя и грамота Председателя Президиума Верховного Совета СССР от 18 мая 1944 года.

Радостно встретил личный состав авиашколы День Победы, в который она внесла большой вклад. За годы войны было подготовлено 2230 летчиков-истребителей. Выпускники – черниговцы отважно сражались на фронтах Отечественной войны. 18 выпускников удостоены звания Героя Советского Союза: В.Г.Аверьянов, В.Н.Барсуков, С.И.Жуков, Н.А.Каленов, А.С.Пещенко, В.В.Собин, М.Е.Рябцев, Н.С.Егоров, П.Д.Зюзин, И.М.Киселев, Е.П.Меншутин, В.А.Рогожин, В.П.Тихонов и многие другие. Приказами Министра обороны СССР Герои Советского Союза старший лейтенант В.В.Собин и лейтенант В.П.Тихонов зачислены навечно в списки воинских частей.

В сентябре 1945 года авиашкола была преобразована в Черниговское военное авиационное училище летчиков. В июле 1946 года училище было расформировано. В послевоенный период многие выпускники Черниговского ВАУЛ достойно продолжали славу черниговцев-авиаторов военных лет.

Преемственность между Черниговским ВВАУЛ и Черниговской ВАШП официально не признана, но самоотверженные дела и героизм авиаторов-черниговчан не могут исчезнуть из памяти новых поколений.

В послевоенный период, в связи с обострением международной обстановки, Советское правительство принимает меры по укреплению обороны страны. Было создано несколько новых военных учебных заведений, в числе которых и 57-е военное авиационное училище летчиков ВВС. Местом дислокации были определены Чернигов и Городня. Так, через 10 лет на древней черниговской земле было снова возрождено авиационное учебное заведение ВВС. Начало формирования училища положила директива начальника Ген. штаба СА от 15 февраля 1951 года с задачей подготовки военных летчиков-истребителей на реактивных самолетах. Мы с большой признательностью называем имена тех, кто закладывал фундамент училища. Это, прежде всего, начальник училища, прославленный летчик-истребитель, дважды Герой Советского Союза полковник Михаил Васильевич Кузнецов, заместитель начальника училища по летной подготовке Герой Советского Союза полковник Николай Кузьмич Наумчик, начальник политотдела полковник Николай Афанасьевич Луценко, начальник штаба полковник Андрей Ефимович Коробко, начальник тыла подполковник Александр Фомич Соколовский, заместитель начальника училища по ИАС полковник В.С.Киселев, офицеры штаба училища подполковники Г.А.Лесик, Р.Г.Кудаков и И.З. Коваленко.

Перед личным составом формируемого училища с первых же дней встали задачи первостепенной важности, требующие быстрого оперативного решения с тем, чтобы организованно с 1 сентября начать теоретическое обучение, а затем и учебные полеты с курсантами. В короткий период была подготовлена учебно-материальная база и, согласно установленному сроку, 2 сентября 1951 года училище приступило к обучению курсантов по 2-годичной программе на самолетах Як-18,Як-11, МиГ-15.

В труднейших условиях решало свои задачи училище. Жилье и служебные помещения в Черниговском и Городнянском авиагарнизонах были в разрушенном или запущенном состоянии. Для размещения личного со става, организации пищеблоков не хватало помещений, квартирно-эксплуатационного имущества, совершенно не было учебных классов и лабораторий. Большие трудности испытывали тыл и тыловые подразделения учи-

Легендарному Черниговскому ВВАУЛ – 80



лица, служба связи и другие.

Инициатива, творческий подход к делу, настойчивость в работе, хорошая воинская дисциплина, высокая ответственность, прежде всего офицерского состава, способствовали преодолению всех трудностей. Одним из волнующих и торжественных дней всего личного состава училища стал день 12 мая 1951 года. В этот день на аэродроме в Чернигове приземлился единственный в то время самолет Як-18, пилотируемый летчиком-инструктором Алексеем Бондаренко.

С этого момента начался период укомплектования учебных полков авиационной техникой. Уже к июлю 1951 года в училище имелось 22 самолета Як-18, 30 самолетов Як-11, 6 – По-2 и один Ли-2. Самолеты, как правило, прибывали железнодорожным транспортом.

Быстрый и качественный ввод в строй авиационной техники создавал благоприятные условия для восстановления техники пилотирования летно-инструкторского состава и своевременной подготовки к началу полетов с курсантами. На аэродроме Певцы в июле начались полеты с летным составом на самолетах Як-18 в 701 УАП.

2 сентября 1951 года прозвенел в училище первый звонок. В этот день 507 курсантов первого набора приступили к изучению теоретических дисциплин. Среди них был и сержант Андриян Николаев – в последствии прославленный летчик- космонавт-3, дважды Герой Советского Союза, генерал-майор. Так родилось новое авиационное училище летчиков, получившее задачу готовить летчиков-истребителей на реактивных самолетах МиГ-15бис.

Памятным днем в истории училища стало 24 сентября 1951 года. В этот день эскадрилья майора Г.Д. Бабакина первой приступила к полетам с курсантами на аэродроме Певцы. В январе 1952 года на вооружение училища поступает реактивный истребитель МиГ-15бис. Командиром 703-го учебного полка реактивных самолетов стал подполковник Л.Е. Сопельниченко. Заместителем по летной подготовке был Герой Советского Союза майор К.В.Сухов. 16 марта 1952 года в училище состоялся первый полет на самолете УТИ МиГ-15. Пилотировали самолет подполковник Л.Е.Сопельниченко и полковник М.В.Кузнецов. Этот день положил начало полетам на реактивных самолетах. Первые итоги работы коллектива молодого училища были подведены в августе 1953 года. В этом месяце на аэродроме Малейки был первый выпуск летчиков-истребителей на самолетах МиГ- 15бис, а в ноябре – второй выпуск.

Отмечая успехи училища в боевой и политической подготовке, Президиум Верховного Совета СССР постановлением от 4 мая 1953 г. наградил училище Красным Знаменем и грамотой.

В ноябре 1955 г. начальником училища был назначен полковник Павел Семищев. Заместителями начальника училища стали Герой Советского Союза полковник Ф.М.Косолапов, по летной подготовке – подполковник П.Д.Корнилов, начальником штаба – полковник Н.И.Николаев.

В 1957 году в командование училища вступил Герой Советского Союза генерал-майор Николай Федорович Кузнецов, активный боевой летчик-истребитель Великой Отечественной войны. Выполнил более 300 боевых вылетов и сбил лично 36 фашистских самолетов. Заместителем начальника училища по летной подготовке был назначен полковник Валентин Иванович Кирсанов. Опытный летчик-руководитель, долгое время служивший в системе ВУЗ ВВС СССР, уже имел опыт работы заместителем начальника Ворошиловградского ВАУЛ. Эта замена руководителей училища произошла из-за ряда тяжелых летных происшествий в 1957 г.

Надо отметить, что в 1958 г. училище работало намного лучше, чем в предыдущие годы. План летной подготовки с курсантами был выполнен. С каждым годом увеличивался набор курсантов и налет на МиГах. На аэродромах Певцы в 1954 году введена в строй бетонная ВПП с рулежными дорожками и МС. На аэродромах в Городне и Добрянке построены асфальтовые ВПП. На лагерном аэродроме в Малейках были построены сборно-щитовые казармы для размещения личного состава и пищеблока. Все это дало возможность выполнять полеты с курсантами с ранней весны и до поздней осени, а летчикам летать и зимой.

С 1953 года по 1960 год, работая по программе средней школы, училище произвело десять выпусков и дало Родине сотни высококвалифицированных летчиков-истребителей. Развернувшаяся в конце 50-х годов революция в военном деле предъявляла новые требования к подготовке летного состава. На вооружение авиации шли сверхзвуковые самолеты, что ознаменовало собой качественно новый этап в развитии ВВС. Средние авиационные училища летчиков переводятся на программы высших учебных заведений. С 1 октября 1959 года, в соответствии с приказом Министра обороны от 23 мая 1959 года и директивой Главного штаба ВВС от 20 июля 1959 года, 57-е училище преобразовывается в Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков с 4-годичным сроком обучения. Делом первостепенной важности в этот период было создание работоспособных кафедр с хорошей учебно-методической базой и опытными преподавателями.

Первый выпуск летчиков-инженеров состоялся в октябре 1963 года. Это было знаменательное событие в истории училища. Выпускники на государственных экзаменах показали глубокие теоретические знания и отличную летную подготовку. В строю этих выпускников был будущий летчик-космонавт СССР Л.Д. Кизим. В этом же году училищу первому в ВВС была поставлена задача освоить реактивный самолет первоначального обучения Чехословацкого производства Л-29 и одновременно с этим начать переучивание на сверхзвуковой самолет МиГ-21. Эта ответственная задача потребовала большого напряжения сил и энергии всего личного состава. И задача была успешно выполнена. Уже в августе 1964 года курсанты начали полеты на сверхзвуковом самолете МиГ-21 в 701 УАП на аэродроме Певцы.

В октябре 1964 года состоялся второй выпуск летчиков-инженеров. Среди выпускников были будущие летчики-космонавты П.И.Климук и А.С.Левченко, генералы А.М.Корнуков, В.С.Кот, В.П.Ефремов, А.С.Слухай.

В ноябре 1965 года состоялся третий выпуск летчиков-инженеров – первый и последний курс, когда всем выпускникам ЧВВАУЛ присвоили квалификацию "Военный летчик 3-го класса".

В училище в 701 УАП в "1965 г. впервые в ВВС был разработан, опробован и освоен взлет "конвейером" на самолетах МиГ-21У. В 703 УАП, где командиром был полковник В.Б.Горбунов, успешно осваивались полеты на самолете Л-29. В полку одновременно с переучиванием летного состава и полетами с курсантами проводились экспериментальные полеты на Л-29 в различных условиях днем и ночью.

Личный состав училища гордится тем, что командование ВУЗ СССР доверяло ему проведение самых сложных экспериментов в организации и методике летного обучения курсантов. В 703 УАП также впервые в ВУЗ ВВС проводились полеты в три смены на самолетах Як-18 а и Л-29, что позволяло успешно выполнять с курсантами ночные полеты.

В 1973 году училищу была поставлена задача начать переучивание на самолет Л-39. Группа офицеров преподавателей ИТС и летчиков в короткий срок в Чехословакии переучилась на самолет Л-39. В мае 1974 года начались полеты руководящего и летного состава, год спустя на аэродроме Конотоп начались полеты с курсантами.

В мае 1976 года перед училищем была поставлена новая ответственная задача: переучиться на самолет с изменяемой геометрией крыла МиГ-23 и затем приступить к обучению курсантов. Уже в мае 1977 года первая группа из 18-ти курсантов приступила к полетам на самолетах МиГ-23 в полку, которым командовал полковник Альберт Сергеевич Носов.

Первыми переучились летчики управления училища: генерал-майор В.Г.Пристромко, полковники В.П.Гаранин, Н.К.Зайцев.

С того (1977 г.), уже ставшего историей, года в училище было осуществлено 11 выпусков летчиков-инженеров на самолетах МиГ-23. Всего же в училище было произведено 45 выпусков, из них 35 – летчиков-инженеров. Среди летчиков-космонавтов – воспитанников училища – дважды Герои Советского Союза: А.Николаев, П.Климук, Л.Кизим, Ю.Романенко, Л.Попов, Герои Советского Союза А. Левченко, А.Соловьев, В.Титов. Первый космонавт независимой Украины – Герой Украины Л.Каденюк. Герой России Р.Романенко. Среди выпускников – более 30 заслуженных летчиков-испытателей. Более 30 выпускникам присвоены звания "Заслуженный военный летчик". Более 50 – удостоены звания "летчик-снайпер".

В Украине, России, Белоруссии и в других странах СНГ служили и продолжают нести ратную службу выпускники училища. Многие из них выполняли воинский долг за пределами родины. И везде они с честью несли славу родного училища, приумножая его боевые традиции. Ветераны училища гордятся, что среди выпускников более 60 генералов, которые занимали и занимают высокие командные и руководящие штабные должности в ВВС Украины и странах СНГ. Это генерал армии А.М.Корнуков, генерал-полковники В.С.Буланкин, П.И.Климук, С.Н.Павлович, В.С.Кот, Л.Д.Кизим, М.В.Сорока, А.И.Мазуркевич, генерал-лейтенанты С.Д.Байнетов, В.С.Никифоров, И.И.Бохонко, Н.Н.Григорук, В.П.Ефремов, И.И.Железняк, С.В.Седов, Я.И.Скалько, А.Е.Стрижаков, В.С.Колчанов, Г.В.Колодий, П.А.Корчемный, Д.С.Куцоконь, В.Д.Ключенок, А.К.Каневский, Т.К.Крюкнер, И.В.Мирошниченко, Э.А.Шубин, генерал-майоры В.П.Авдонин, Н.П.Авдеенко, В.А.Алексеев, А.М.Онищенко, Л.И.Александров, А.И.Божко, Е.Б.Власенко, В.М.Винниченко, Н.И.Гусев, В.Б.Ельчанинов, В.В.Дегтярев, И.М.Иванчик, В.П.Конюшин, В.П.Комлев, М.М.Кокурин, Г.А.Кириченко, Е.С.Коваленко, Э.А.Красноруцкий, М.И.Левицкий, М.М.Макарук, А.П.Макареню, Н.Г.Машаровский, В.Н.Машкин, А.Д.Настенко, П.Н.Осипенко, А.Ф.Роль, М.П.Руденко, А.М.Раевский, М.И.Попов, Н.Н.Протасов, А.И.Саушин, А.С.Слухай, А.Т.Старыш, В.А.Соловьев, М.С.Стремоус, Д.К.Тендытников, А.М.Уманец, К.В.Шапкин, Г.Ф.Шинкаренко, П.Ф.Хатылев, А.В.Цалко, И.Ю.Макушев. Также приятно отметить, что на авиационных шоу выпускники-черниговцы полковник Н.Л.Коваль и подполковник И.Ф.Черненко признавались лучшими по высшему пилотажу на самолетах МиГ-29 и Су-27.

В начале 80-х годов в училище была начата и проводилась постоянная реальная перестройка всего учебного процесса. Для этого проводились научно-исследовательские работы, эксперименты. Были сделаны соответствующие выводы, предложения. Практические выводы по этим работам претворялись в жизнь. Общий смысл этих работ направлен был на выпуск качественно нового летчика. В своей работе личный состав училища сумел в короткие сроки претворить в жизнь новое, что было рекомендовано после проведения научно-исследовательских работ. Председатели ГЭК высоко оценивали уровень знаний и летной подготовки выпускников на выпускных экзаменах. Но работать стало тяжелее, так как все новое требовало, естественно, больших затрат энергии, инициативы и старания. Были разработаны и претворялись в жизнь новые программы обучения курсантов.

Что это за новые программы? Они сильно изменились. Достаточно сказать, что курсанты на 3-м курсе уже выходили на уровень подготовки летчика 3-го класса, хотя налет у них еще был недостаточный. А раньше такого уровня летчик достигал только через год после окончания училища. Курсанты летали днем и ночью в простых и сложных условиях. С ними проводились ЛТУ, причем полеты выполнялись в паре с перехватом воздушных целей и с посадкой на другом аэродроме. Проводились ЛТУ аэ, что раньше почти никогда не выполнялось.

Серьезное внимание при обучении было обращено на способы преодоления ПВО противника, на организацию и проведение поисково-спасательных работ при проведении боевых действий. Бралcя на вооружение опыт боевых действий авиации в Афганистане. Первые результаты работы по новым программам были одобрены. Путь был правильный и реальный, хотя и присутствовали отдельные недостатки.

27 октября 1990 года на центральной площади города состоялся очередной, по счастливому совпадению накануне юбилея, сороковой общий и тридцатый выпуск летчиков-инженеров. По уровню подготовки выпускники 1990 года отличались от предыдущих своей подготовленностью, так как их программа летной подготовки включала полеты днем в СМУ, ночью в ПМУ, а также летно-тактические учения. И отрадно, что накануне своего юбилея, училище по итогам работы за 1990 год было признано лучшим среди летных вузов страны и награждено переходящим призом Главнокомандующего ВВС страны.

Личный состав училища успешно продолжал выполнять сложные задачи по подготовке кадров для ВВС, по новым сложным программам еще в течение 5 лет на самолетах Л-39. 3 и 4 января 1992 года личный состав училища первым среди вузов Украины принял присягу на верность Украинскому народу.

Но как ни старались генерал-майор В.Р.Кузюбсрдин и полковник В.И.Соболев, так и не смогли доказать командованию ВВС Украины целесообразности сохранения Черниговского ВВАУЛ, на материальной базе и инфраструктуре которого можно было готовить не только специалистов для ВВС новой Украины, но и других стран СНГ, было принято решение о расформировании Черниговского ВВАУЛ. 30 ноября 1995 года на плацу личный состав училища прощался со знаменем училища. Так на 45-м году своего существования закончил свою деятельность один из лучших ВУЗов ВВС бывшего Советского Союза. Но это был еще не конец славных дел черниговских авиаторов.

С 1-го ноября 1995 г. начала свою деятельность 201-ая авиационная база, созданная из личного состава 701 УАП, ОБАТО, тыла и батальона связи училища. Организационно она вошла в состав Харьковского института летчиков имени И.Н. Кожедуба и состояла из трех эскадрилий. Перед личным составом авиабазы стояла задача выполнять полеты с курсантами 3-го и 4-го курсов, с летчиками строевых частей по программам подготовки на получение и повышение классности, а также поддержание у летчиков летной натренированности при перерывах в полетах. В 2003 году летчики авиабазы выполняли ответственное задание по подготовке семи летчиков из африканского государства Руанда. Личный состав успешно справился с этой задачей, обеспечив налет на каждого летчика по 80-90 часов.

С 1995 по 2003 год было подготовлено 515 курсантов по программе 3 и 4-го курсов с общим налетом 26970 часов. Надо отметить, что такого налета не имела ни одна из частей в украинских ВВС. Черниговская авиабаза постоянно отмечалась среди передовых частей. В 2003 году была признана лучшей среди авиабаз в ВВС Украины. Ей был вручен вымпел "Лучшая авиационная база". В связи с этим нельзя не отметить, что, несмотря на успешное выполнение поставленных задач личным составом 201-й авиабазы, командование Харьковского института явно большее предпочтение отдавало Чугуевской авиабазе, хотя по выполнению основной задачи – обучение курсантов видам летной подготовки, черниговцы выделялись в лучшую сторону.

В 2004 году началась новая реорганизация в ВВС Украины, и, к большому сожалению, лучшая в украинских ВВС 201-ая авиационная база в августе 2004 года была расформирована. На этом, можно сказать, закончилась история черниговской военной авиации. Ее славные дела по подготовке высококвалифицированных кадров для военно-воздушных сил Советского Союза, России, Украины, Белоруссии и других стран СНГ на протяжении 50 лет – это уже история.

Полковник в отставке
Д.Ф.Байнетов.



Двадцатого августа 1926 года родился заслуженный летчик-испытатель, Герой Советского Союза Эдуард Елян. Он выполнил немало масштабных испытательных работ не только в ОКБ А.Туполева. Участвовал в доводке опытных самолетов конструкции О.Антонова, С.Ильюшина, А.Микояна, П.Сухого, А.Яковлева. Его имя вошло в мировую историю в непогожий предновогодний день 31 декабря 1968 года, когда он во главе экипажа из четырех человек впервые поднял в воздух первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет, легендарный Ту-144.

Он поднял в небо русский "Конкорд"

Но не все было так просто в летной практике Еляна. Ему пришлось пережить несколько аварийных посадок, ну а летные происшествия даже не считаются: в работе летчика-испытателя отказы различных систем в воздухе являются штатной ситуацией. Эдуард Ваганович был призван в армию в июне 1944-го и направлен в 9-ю военную авиационную школу первоначального обучения летчиков (г. Бугуруслан Оренбургская область). С отличием ее закончил, и отправился на фронт. Затем опять авиационное училище, Борисоглебское. Командование предложило молодому летчику, выделявшемуся своими успехами, остаться в училище на должности инструктора, где он пролетал с 1948 по 1951 год. А вскоре его приметил приезжавший в училище начальник Школы летчиков-испытателей генерал-майор М.Котельников. Это был второй послевоенный набор, и Эдуард Елян был в нем самым молодым лейтенантом. В 1953 он окончил Школу и его направили на испытательную работу в Летно-исследовательский институт (ЛИИ), где пилот выполнил несколько важных работ на самолетах-истребителях. Они были связаны с остановкой в полете двигателей МиГ-17 и МиГ-19 при стрельбе реактивными снарядами и из обычных пушек. Он участвовал в испытаниях, связанных с обеспечением прочности тех же самолетов с подвесными баками. Важные результаты были получены им в испытаниях жидкостных ракетных двигателей на фронтовом бомбардировщике Ил-28 и в испытаниях, направленных на выявление причин катастроф трех самолетов Ан-2. Проводил и участвовал в летных испытаниях двигательных установок, первого отечественного высотного скафандра СИ-1. В ЛИИ на испытательной работе были задействованы асы, сражавшиеся в годы войны с летчиками Люфтваффе. Но Эдуард Елян быстро завоевал уважение и авторитет. Об этом свидетельствует тот факт, что его поставили дублером знаменитого советского летчика-истребителя, а затем испытателя Амет-Хан Султана при испытаниях уникального сверхзвукового самолета конструкции П.Цыбина НМ-1. В конце 1950-х годов ОКБ Туполева вело разработку дальнего сверхзвукового бомбардировщика Ту-22 ("проект 105"). Первый взлет на Ту-22 совершил экипаж Ю.Алашеева. Но самолет еще не был совершенен, экипаж испытателей погиб в полном составе. И тогда дальнейшие испытания командование поручило продолжать Э.Еляну, который к тому времени зарекомендовал себя одним из лучших летчиков ЛИИ. На первом вылете Еляна на Ту-22 присутствовал сам Туполев.

На протяжении ряда последующих лет Эдуарду Вагановичу пришлось заниматься именно Ту-22, которые уже пошли на вооружение. При малейших неполадках их причины должен был выявлять летчик-испытатель. Так, к примеру, в Калининградском полку морской авиации, где летали на 22-х, один за другим стали происходить случаи, когда при заходе на посадку рвались тормозные парашюты и самолеты выкатывались за пределы взлетно-посадочной полосы. Елян полетел туда, и быстро разобрался, что причиной происшествий стала чрезмерно большая скорость захода на посадку.

Елян проводил испытания ракетоносца Ту-22К с боевыми ракетами Х-22 на борту. При первом пуске ракеты на полигоне во Владимировке вместо отцепки ракеты сработал механизм слива окислителя – азотной кислоты, одного из компонентов топлива ракеты. Самолет вдруг весь покрылся желтым облаком, которое постепенно рассеялось. Летчик не потерял самообладания и смог привести машину на аэродром. Ее отмывали от кислоты всю ночь всем, чем могли, машину спасли. Х-22 – это шеститонная ракета на внешней подвеске. Елян смог провести испытания так, что никто не знал о них. Спокойно, методично. Его вполне можно считать прародителем Х-22.

Самолет Ту-22, для становления которого многое сделал Э.Елян, открыл дорогу более совершенным Ту-22М (реактивный бомбардировщик с изменяемой геометрией крыла) и Ту-160, который находится на вооружении ВВС Российской Федерации и по настоящее время. Испытывал Елян и новую тогда разработку – пассажирский Ту-154. Однажды ему пришлось садиться на этом самолете в Новосибирске с невыпущенными шасси.

Когда ОКБ А.Туполева приступило к разработке первого сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144, Елян вошел в первую группу летчиков-испытателей русского "Конкорда", как его называли за рубежом. Именно Еляну предстояло впервые поднять в воздух этот самолет, за что он получил звание Героя Советского Союза. Как известно, тень на этот передовой проект бросила катастрофа Ту-144 во время показательного полета на авиасалоне в Ле Бурже. Тогда погиб весь экипаж из шести человек. Менее известно, что в 1975 году, через два года после катастрофы, Советский Союз предпринял попытку "реабилитировать" Ту-144 в глазах мировой авиационной общественности: Елян с Горюновым показывали в том же Ле Бурже свою программу демонстрационных полетов на Ту-144, после чего зашли на посадку. Перед самой ВПП, метров за триста до нее, они вдруг увидели поднимавшуюся с полосы большую стаю голубей. Подошли к торцу полосы, и все переднее стекло кабины оказалось залепленным кровью и крыльями птиц. Сажать и рулить Эдуард Елян мог, лишь наблюдая через форточки. Зарулив, летчик немедленно поехал к руководителю полетов. Он посадил его в машину, и они поехали осмотреть место на полосе, где увидели насыпанные зерна и побитых белых откормленных голубей размером с курицу. Кто-то упорно преследовал цель, чтобы второй раз случилось неладное.

Закончив летную карьеру, Эдуард Ваганович поселился в городе Ростов, оставив свою квартиру в Москве. Здесь, в кругу любящих людей, он обрел семейное счастье и уют. Обожал охоту, рыбалку, любил путешествия на автомобиле. Он очень любил жизнь во всех ее проявлениях, и эту черту сохранил до последних дней. Эдуарда Еляна не стало 6 апреля 2009 года. Подвело сердце, вынесшее столько перегрузок...

Самолет спецназначения

Фоторазведчик Ан-30 (первоначальное обозначение Ан-24ФК) создан в 1960-х годах на базе пассажирского самолета Ан-24. Первый прототип изготовлен на заводе №49 ОКБ Г.Бериева. Ан-24ФК впервые поднялся в воздух 21 августа 1967 года. После госиспытаний началось серийное производство Ан-30 на Киевском авиационном заводе.



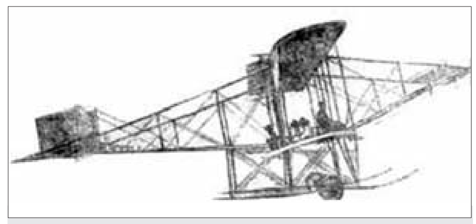
Конструкция Ан-30 аналогична базовому самолету. Отличие заключается в носовой части фюзеляжа, где расположена застекленная кабина штурмана-аэрофотосъемщика, в обязанности которого входит составление программы съемки, контроль за выполнением аэрофотосъемочных маршрутов и общее руководство аэрофотосъемочными работами. Кабина пилотов приподнята над фюзеляжем. В салоне оборудованы рабочие места операторов. В полу имеется 5 фотолюков для установки АФА в различных комплектациях. В центроплане установлено 6 дополнительных топливных баков общей емкостью 1600 л. Установленный на Ан-30 комплекс навигационной и фотографической аппаратуры позволяет составлять высококачественные топографические карты в масштабах от 1:10000 до 1:150000. При демонтаже специального оборудования Ан-30 может использоваться как обычный транспортный самолет. В 1975 году Ан-30 впервые экспонировался на авиасалоне в Ле Бурже во Франции. В ВВС, начиная с 1981 года, самолеты Ан-30 в составе 50-го осап использовались в Афганистане для визуального наблюдения наведения боевой авиации, фотографирования районов бомбоштурмовых ударов до и после огневого воздействия, фотографирования площадок высадки десантов, площадного воздушного картографирования, фотографирования основных коммуникаций, поиска сбитых самолетов. В 1987 году один советский Ан-30 выполнял боевую задачу в небе Анголы.

В настоящее время самолеты типа Ан-30 используются для наблюдения и верификации в рамках соглашения "Открытое небо", подписанного 40 странами мира и ратифицированного 26-ю. Первый свой полет в рамках этого соглашения украинский самолет с бортовым номером 80 осуществил в 1997 году для верификации объектов на территории США. С того времени украинские самолеты выполняют от 14 до 19 инспекционных полетов в другие страны в год.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

15-21 августа

15 августа 1905 г. _родился организатор ракетно-космической отрасли А.Г.Мрыкин._



15 августа 1910 г. _совершил первый полет самолет "Россия-А" – первый русский самолет заводской постройки (завод общества С.С.Щетинина)._

15 августа 1956 г. _родился командир 15 АвБр ВВС ВС Украины (2000-2004) К.Н.Шушарин._

15 августа 1959 г. _совершил первый полет многоцелевой транспортный винтокрыл Ка-22 с двигателями ТВ-2ВК, экипаж Д.К.Ефремова._



16 августа 1914 г. _родился главный маршал авиации П.С.Кутахов._

16 августа 1916 г. _в Александровске (Запорожье) основан завод "Дека", сейчас ОАО "Мотор Сич" и ФГУП "Омское моторостроительное объединение имени П.И.Баранова"._



16 августа 1920 г. _родился заслуженный военный летчик, летчик-штурмовик, дважды Герой Советского Союза Л.И.Беда._



16 августа 1929 г. _родился конструктор зенитных ракет В.П.Эктов._

16 августа 1965 г. _родился начальник инженерной службы отдела оперативного (боевого) обеспечения войск штаба Командования ВС ВС Украины А.В.Возный._

16 августа 1993 г. _вышел Указ Президента Украины об установлении профессионального праздника военных, гражданских авиаторов и работников авиационной промышленности и транспорта – Дня авиации. Отмечается в последнюю субботу августа._



17 августа 1884 г. _родился авиаконструктор В.А.Слесарев._

17 августа 1933 г. _совершен первый запуск первой советской жидкостной ракеты ГИРД-1 ("09") конструкции М.К.Тихонравова._

17 августа 1951 г. _родился директор Департамента военной политики и стратегического планированя Министерства обороны Украины В.С.Корендович._

17 августа 1987 г. _совершил первый полет первый опытный экземпляр самолета Т10К-1 (прототип Су-33), В.Г.Пугачев._

18 августа 1910 г. _совершил первый полет первый самолет завода "Дукс" – "Фарман IV", С.И.Уточкин._

18 августа 1931 г. _основано ГП МО Украины "Луганский АРЗ"._

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

15-21 августа

18 августа 1938 г. основано ГП МО Украины "Луцкий ремонтный завод "Мотор".



19 августа 1871 г. родился пионер авиации О.Райт.



19 августа 1963 г. родился летчик-испытатель, пилот пилотажной группы "Украинские соколы" Н.М.Лампик.

19 августа 1988 г. первый полк с МБР четвертого поколения – твердотопливными ракетами РТ-23УТТХ (РС-22, SS-24 "Scalpel") шахтного базирования – стал на боевое дежурство в районе г. Первомайск Николаевской области.



20 августа 1897 г. родился маршал авиации С.А.Красовский.

20 августа 1904 г. родился конструктор авиационной и ракетной техники А.Д.Надирадзе.

20 августа 1939 г. совершено первое боевое применение ракетных снарядов из самолета (группа Н.Звонарева на истребителе И-16 на Халхин-Голе сбила два японских самолета).

20 августа 1960 г. создана 43-я Ракетная армия РВСН, штаб в г. Винница.

20 августа 1970 г. совершил первый полет истребитель-бомбардировщик МиГ-23Б (в серии – МиГ-27), П.М.Остапенко.

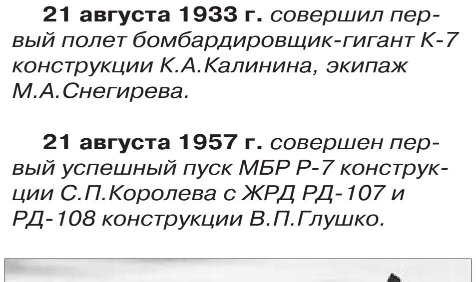


21 августа 1912 г. родился конструктор авиационных пушек А.Э.Нудельман.

21 августа 1914 г. русский морской летчик И.И.Нагурский и механик Е.И.Кузнецов на гидросамолете "Морис Фарман" совершили первый в истории авиации полет в Арктике.

21 августа 1933 г. совершил первый полет бомбардировщик-гигант К-7 конструкции К.А.Калинина, экипаж М.А.Снегирева.

21 августа 1957 г. совершен первый успешный пуск МБР Р-7 конструкции С.П.Королева с ЖРД РД-107 и РД-108 конструкции В.П.Глушко.



21 августа 2000 г. (21-26 августа) состоялось первое участие 3-х экипажей ВВС Украины (2 истребителя Су-27 – п/п-к Л.Резчиков, м-р А.Комар, 1 бомбардировщик Ту-22М3, командир экипажа – п-к В.Верескул) в совместных учениях с боевыми стрельбами стран-участниц СНГ на полигоне Ашулук (Астраханская обл.). Оба экипажа истребителей совершили стрельбы ракетами по малогабаритной мишени, сброшенной бомбардировщиком, на "отлично".

Указом Президента СССР М.Горбачева 6 мая 1990 года гвардии лейтенанту Лидии Литвяк было присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). Самой результативной советской летчицей, летавшей во время Второй мировой войны на истребителе, и, таким образом, самой результативной в мире летчицей-истребителем была эта отважная девушка, служившая в смешанном 73-м гвардейском истребительном полку. Она погибла в бою 1 августа 1943 года в возрасте 22 лет, имея на своем боевом счету 12 подтвержденных воздушных побед, которые одержала, летая на истребителе Як-1.

Небесная Диана





Родилась Лидия Литвяк в Москве 18 августа 1921 года. Белокурая и синеглазая, влюбленная в небо, Лида первый самостоятельный полет совершила в 15 лет. Закончив школу, уехала учиться в Херсонскую школу пилотов. Вскоре вернулась в родной аэроклуб уже летчиком-инструктором. Летала уверенно, с азартом. Была одним из лучших инструкторов Московского аэроклуба. Дала путевку в небо сорока пяти курсантам.

С первых дней войны Литвяк пыталась попасть на фронт. А когда узнала о том, что известная летчица Герой Советского Союза Марина Раскова приступила к формированию женских авиаполков, быстро добилась своего. Схитрив, ей удалось приписать к имевшемуся налету 100 часов и получить назначение в авиагруппу Марины Расковой. Свои первые боевые вылеты летчица совершила в составе 586-го женского истребительного авиаполка летом 1942 года в небе Саратова, прикрывая Волгу от налетов вражеской авиации. В сентябре 1942-го она добилась перевода в 437-й истребительный авиаполк, защищавший небо Сталинграда. Здесь Лидия открыла счет своих побед в новом полку. Сначала сбила бомбардировщик Ju-88, затем, выручая свою подругу Раю Беляеву, у которой кончились боеприпасы, заняла ее место и после упорного поединка сбила машину немецкого летчика из эскадры "Рихтгофен". Пилот чудом спасся, выпрыгнув из горящего самолета на парашюте. На допросе он попросил показать ему русского аса, который победил его, ни разу не знавшего поражений и имевшего огромный опыт войны в Испании и Франции. Когда к нему привели красивую девушку, он не поверил и подумал, что над ним насмехаются. Лидия жестами повторила все эпизоды воздушного боя, и немецкий капитан понял, что это именно она сбила его истребитель. Кавалер высшей награды Германии, барон преклонил колено перед светловолосой девушкой в летном комбинезоне, протянув ей в знак уважения дорогие наручные часы и предсказав ей, как летчице, большое будущее. Не ошибся немецкий ас. С каждым вылетом росли ее опыт и мастерство.

Женское истребительное звено просуществовало недолго. Его командир, старший лейтенант Р.Беляева, вскоре была сбита и после вынужденного прыжка с парашютом долго лечилась. Вслед за ней выбыла из строя по болезни М.Кузнецова. В полку остались только 2 летчицы: Л.Литвяк и Е.Буданова. Именно они достигли наивысших результатов в боях. Вскоре Лидия сбила еще один "Юнкерс" и вошла в состав 9-го гвардейского истребительного авиаполка. Новыми боевыми победами была увенчана ее слава и после перевода в январе 1943 года в 296-й авиационный полк. К тому времени на счету Литвяк значилось уже 6 воздушных побед.

В одном из боев ее "Як" был подбит, и Лидия совершила вынужденную посадку на вражеской территории. Выскочив из кабины, она, отстреливаясь, бросилась бежать от приближающихся немецких солдат. Но расстояние между ними быстро сокращалось. Вот уже последний патрон остался в стволе… И вдруг над головами противника пронесся наш штурмовик. Поливая немецких солдат огнем, он заставил их броситься на землю. Затем, выпустив шасси, спланировал рядом с Лидой и остановился. Не вылезая из самолета, летчик отчаянно замахал руками. Девушка бросилась навстречу, втиснулась пилоту на колени, самолет пошел на взлет, и вскоре Лида была в полку.

22 марта 1943 года в небе Ростова Лидия участвовала в перехвате группы Ju-88 и один из них сбила. Подошедшая на помощь "Юнкерсам" шестерка Ме-109 с ходу пошла в атаку. Литвяк заметила их первая и, чтобы сорвать внезапный удар, одна встала на их пути. 15 минут вертелась смертельная карусель. С большим трудом раненая летчица привела искалеченный "Як" домой. Доложив, что задание выполнено, она потеряла сознание. После лечения в госпитале, Лидия отправилась в Москву, дав расписку, что в течение месяца будет долечиваться дома. Но уже через неделю вернулась в полк.

На фронте небесная Диана влюбилась в командира эскадрильи, Героя Советского Союза Алексея Соломатина. Но недолго длилось их счастье. В одном из воздушных схваток капитан был тяжело ранен, сумел дотянуть свою машину до аэродрома, но на подлете к месту посадки его истребитель неожиданно взорвался. Все это произошло на глазах у невесты. Лида словно надломилась. Лишь спустя какое-то время с трудом смогла взять себя в руки. Надо было жить, сражаться с врагом и мстить. За поруганную Родину, погубленную любовь.

15 июня 1943 года летчица сбила "Юнкерс" и "Фоккер", но во время воздушного боя вновь была ранена. На этот раз она не согласилась, чтобы ее отправили в госпиталь, и продолжала совершать боевые вылеты.

Однажды Лидия сбила немецкий аэростат, с которого велась корректировка артиллерийского огня. Все попытки до нее выполнить эту задачу заканчивались неудачно. Немцы вовремя замечали на подлете наши истребители, быстро и умело спускали аэростат на землю. Лиде помогла смекалка. На бреющем полете со стороны противника незаметно подлетела вплотную к аэростату и в упор расстреляла его.

1 августа 1943 года командир звена 3-й эскадрильи 73-го гвардейского истребительного авиаполка младший лейтенант Лидия Литвяк не вернулась с боевого задания. Были срочно организованы ее поиски. Однако ни летчицы, ни ее самолета найти не удалось. Именно тогда Лидия Владимировна Литвяк посмертно была представлена командованием полка к званию Героя Советского Союза. Фронтовая газета "Красное знамя" от 7 марта 1944 года писала о ней как о бесстрашной соколе, летчице, которую знали все воины 1-го Украинского фронта.

По архивным данным, Лидия Владимировна за 8 месяцев совершила 168 боевых вылетов и провела 89 воздушных боев. Лично сбила 12 самолетов, 4 в группе, уничтожила 1 аэростат-корректировщик.

Шли годы, десятилетия. Родные, боевые друзья Лиды постоянно искали место гибели бесстрашной летчицы, но тщетно. К поиску подключились школьники из Красного Луча Луганской области. 23 июля 1979 года во время похода по местам боев авиаполка 8-й Воздушной армии у села Дмитриевка Шахтерского района Донецкой области следопыты узнали от старожила Ф.Михайлова о том, что у хутора Кожевня местные мальчишки обнаружили останки погибшего летчика. 26 июля 1979 года в селе Дмитриевка намечалось перезахоронение 12 воинов, останки которых вымыли из земли ливни. Решили одновременно похоронить и прах летчика. Для консультации пригласили местных врачей. В результате осмотра было установлено, что кости таза – женские. Кроме того, обнаружили бюстгальтер из парашютного шелка. Сомнений не оставалось, погибший летчик – женщина. Останки захоронили в братской могиле №19 в центре села Дмитриевка. Это была Лида, она погибла возле села Мариновка Донецкой области, что подтвердилось ходом дальнейших расследований.

Напротив школы № 1 г. Красный Луч Лидии Литвяк установили памятник. Зодчие Н.Щербаков и Б.Челобитько запечатлели летчицу в кабине горящего истребителя в последние мгновения боя. На одной стороне гранитной стелы – белая лилия – символ летчицы, а на другой – 12 звездочек – количество одержанных в воздухе побед. Имя Лилия было выбито на памятнике по просьбе ее однополчан, которые присутствовали при открытии, в том числе личного механика Лидии Инны Паспортниковой.

Подготовила Вероника Дерновая.

Символы Украины



Железная леди

“Нет на свете города красивее, чем Киев”. Так писал Михаил Булгаков. Золотые ворота, Софийский собор (XI в.), комплекс сооружений Киево-Печерской лавры (XI-XVIII вв.)… Можно долго перечислять памятники культуры и искусства, которыми богат Киев. А ещё столицу Украины справедливо называют одним из самых зелёных городов мира. Ведь леса, парки и сады составляют больше половины его площади. На территории города находятся два ботанических сада. А как роскошно цветут в мае знаменитые киевские каштаны!

Но из самых отдаленных точек Киева видна лишь фигура статуи Родина-мать, являющаяся своеобразным символом женского начала, силы духа украинского народа. Эта статуя-монумент, являющаяся центром Национального музея истории Великой Отечественной войны 1941-1945 годов, установлена на днепровских склонах Киева. Её высота превышает высоту статуи Свободы в Америке – скульптура Родина-мать от пьедестала до кончика меча достигает 62 м, а общая высота вместе с постаментом составляет 102 м! В одной руке у нее 16-метровый, 9-тонный меч, в другой – щит размером 13,8 м и весом 13 т. Каркас памятника начинается на глубине 17,8 м, куда уходит бетонный колодец диаметром 34 м. Всё сооружение – цельносварное и весит 450 тонн!

Скульптура таких размеров была сделана впервые в СССР. Она изготовлена из нержавеющей стали отдельными блоками-секциями весом 25-30 тонн. Скульптуру собирали стометровым краном, который выплавили в специальной домне на Донбассе. Позднее этот кран демонтировали. Стальную обшивку сварили из листов 50х50 сантиметров толщиной 1,5 миллиметра. Длина швов составила около 30 километров!

Согласно выводам специалистов, памятник Родина-мать должен простоять свыше 150 лет. По расчетам, статуя может выдержать даже землетрясение силой 9 баллов. Для передвижения людей и технического обслуживания скульптуры в середине смонтированы два лифта – наклонный и вертикальный, оборудованы площадки для осмотра. Один из лифтов поднимается с девятью остановками до самой “головы” Родины-матери, в которой есть люки и технические площадки. Можно подняться в “руку” со щитом и в другую – с мечом.

В 2010 году был запущен патриотический аттракцион – лифт в монументе Родина-мать, который поднимает людей на высоту 92 метра (высота 30-этажки). Желающих обвязывают тросом и поднимают на верхушку щита Родины-матери.

Мемориальный комплекс, где находится статуя Родина-мать, занимает площадь свыше 10 гектаров. В него входят: музей с монументом “Родина-мать”, главная площадь с Аллеей Городов-героев и скульптурными композициями “Форсирование Днепра” и “Передача оружия”, галерея героев фронта и тыла с бронзовыми горельефными композициями, чаша “Огонь Славы”, выставка боевой техники и вооружения, отдельное здание, где развернуты постоянно действующие реликвийные экспозиции “Трагедия и доблесть Афгана”, “На чужих войнах”, открытые для посещения экскурсантов самолет Ли-2 и вертолет Ми-24В.

Этот загадочный остров Хортица

Остров Хортица, расположенный посреди широкого Днепра, протяженностью более 12 км, – одно из самых уникальных мест Украины. В районе Национального заповедника сохранились знаменитые днепровские пороги, от которых произошло и название города Запорожье; геология гранитного скалистого острова, его растительный и животный мир уникальны.

Остров Хортица можно назвать грандиозным памятником историко-культурного наследия – здесь жили скифы и печенеги, их следы пребывания найдены во время археологических раскопок. А с начала XVI века Хортица становится колыбелью Запорожской Сечи. Ведь, по мнению исследователей, первая Запорожская Сечь (её прототип) была устроена волынским князем Дмитрием Вишневецким на небольшом днепровском острове Малая Хортица вблизи современного города Запорожье. А впоследствии, во времена расцвета Казацкой Республики, остров стал ее центром, своего рода столицей.

Сегодня казацкий период истории Украины воссоздан Историко-культурным комплексом “Запорожская Сечь”, представляющим реконструкцию казацкой крепости XVI - XVIII веков. Это реальная копия настоящего казацкого поселка, ставшая частью музейного комплекса в северо-восточной части острова. Все строения, обнесенные частоколом, выстроены в стиле традиций Запорожских казаков. В центральной части крепости расположена церковь. По периметру частокола имеются сторожевые башни. Функционируют объекты экспозиционного назначения, в которых воссозданы интерьеры казацкого жилья (курень и дом кошевого атамана), официальные и образовательные учреждения (военная канцелярия и сечевая школа).

В северной части острова находится музей Запорожского казачества, под сводами которого собрано больше 30 тысяч предметов, охватывающих исторический период от палеолита до XIX ст. текущей эры. Оригинально оформлено само помещение: гранитные пластины, плотно прилегающие одна к одной, создают впечатление, будто посетители двигаются пещерой, возле стен которой расположены молчаливые реликвии.

Действуют экспозиции, посвящённые древнейшим временам, периоду Киевской Руси, новейшей истории запорожского края, а также диорамы: “Битва киевского князя Святослава”, “Военный совет на Сечи”, “Освобождение г. Запорожье 14 октября 1943 г.”.

Хортица – чрезвычайно красивый и живописный остров. С обеих сторон омываемый широким и могучим Днепром, обнесенный высокими каменными скалами, песчаными берегами, покрытый зеленым лесом и украшенный разноцветными цветами. На острове встречаются разнообразные природные зоны: разнотравно-ковыльные степи, дубовые и хвойные леса, пойменные луга. Всего на Хортице произрастает около 960 видов растений, 560 из них – представители дикорастущей флоры, 20 эндемиков.

Всего в заповеднике примерно 10 многовековых деревьев и несколько десятков дубов ста и чуть более лет (самые старые из них – 300-летние), есть и столетняя дикая груша. Знаменитому запорожскому дубу (находящемуся вне о. Хортица), по мнению историков и биологов, – чуть больше пятисот лет. В байраках, но главным образом – в плавневом лесу на юге острова обитают свыше 30 видов зверей, 120 видов птиц, десять видов пресмыкающихся, пять видов земноводных. Самые многочисленные среди пернатых – водоплавающие.

Красивая история любви

…Из пасти чугунной змеи струя воды бьет на высоту до 18 метров, а сам фонтан знаменит гениальной простотой своей конструкции: никаких насосов, давление воды создается за счет перепада высоты между Нижним и Верхним прудами. По Терпейской долине, миновав Громовый грот и грот Венеры, можно подняться к Верхнему, или Большому, пруду, в центре которого насыпан искусственный остров Любви с Розовым павильоном. Тут вы полюбуетесь Амстердамским шлюзом и совершите удивительное путешествие по подземной реке Стикс, ведущей к Мертвому озеру. Вдоль аллей парка, в тени деревьев установлены скульптуры древних философов и греческих богов. Стройный красавец Аполлон любуется с пьедестала прудом, Амур натягивает тетиву своего лука. Одна из его стрел и пронзила сердце графа Потоцкого любовью к красавице Софии Витт…

Вот уже более 200 лет Софиевский государственный дендрологический заповедник поражает воображение посетителей сочетанием гения садово-паркового искусства и инженерно-технической мысли, воплощенное в удивительных фонтанах, водопадах, гротах и подземных реках, которые, кажется, воедино слились с потрясающей красотой природным ландшафтом.

“Софиевка” – это парк, который по праву называют девятым чудом света и который является одним из самых красивых парков Европы. Он находится в замечательном, уютном городке Умань и занимает площадь более 150 гектаров.

Заслуживает внимания история создания одного из чудес Украины.

Один из богатейших людей XVIII века граф Станислав Потоцкий решил преподнести своей красавице жене Софии, гречанке по происхождению, более чем романтический дар любви – прекрасный парк в городе Умань. Не чая души в молодой жене, Потоцкий задумывает заложить парк сказочной красоты, да такой, чтобы была в нем и частичка Эллады, родины Софии, и Елисейские поля, и дивные растения, скульптуры. Словом, все, что развеяло бы в душе любимой тоску по родине.

Место для строительства парка было выбрано очень удачно: живописная река, вековые деревья, овраги и ручьи, нагромождение каменных глыб. Руководил работами адъютант Потоцкого военный инженер Людвиг Метцель. С 1796 по 1802 год ежедневно 800 крепостных крестьян рыли пруды, подземную реку, сооружали водопады и фонтаны, прокладывали аллеи, переносили огромные каменные глыбы. Тогда и появился знаменитый “камень смерти”, который лежит на “острове любви” в воде и таит под собой сотни скелетов людей, толкавших его в гору (он скатился на них). Народные умельцы изваяли из гранита и гипса художественные украшения для архитектурных сооружений. Скульптуры присылались из Франции и Италии. В парке насаждались деревья как местных пород, так и экзотические, привезенные из разных стран мира. Всего за несколько лет уманские строители и садоводы создали на пустыре настоящее чудо. Парк был подарен Софии в день ее именин – в мае 1802 года.

В настоящее время Парк, как научное учреждение Национальной академии наук Украины, активно занимается исследованиями, связанными с изучением природной и культурной флоры южной лесостепи Украины, а также интродукцией и акклиматизацией растений в регионе. Коллективом парка издан каталог растений, в котором (по состоянию на 1999 г.) насчитывается 1 994 таксона, из них 1220 древесных и кустовых пород и 774 травянистых растений, в том числе 25 таксонов орешников, 24 – буков, 41 – елей, 44 – можжевельников, 100 – лиан, 320 – роз, 57 – рододендронов, 376 – почвопокровных и 98 цветочных растений.

Сказка, воплощенная в камне

Один из самых древних городов Украины – Каменец-Подольский – расположенный на скалистом острове, опоясанном тугой петлей реки Смотрич, стал неповторимым местом, где на протяжении столетий скульпторы и архитекторы разных стран создавали каменное чудо. Каменец-Подольский и сегодня очаровывает неповторимым единством ландшафта и архитектуры.

Поражает город многообразием архитектурных объектов в центре города, включая собор, ратушу и множество укреплений. Но самой известной достопримечательностью Каменец-Подольского является средневековый замок.

Каменец-Подольская крепость впервые упоминается в 1374 году в грамоте князя Юрия Кориатовича, который владел в то время Подольем. Археологические исследования свидетельствуют, что крепость существовала в X-XIII вв. Сначала она представляла собой типичное старо-русское деревянное оборонное сооружение. Стены и башни были, в основном, деревянными и лишь частично каменными. В XV в. Подоле было захвачено польско-шляхетской державой, и Каменец-Подольский стал центром воеводства, важным пунктом обороны Речи Посполитой. В середине XVI в. деревянные укрепления крепости под руководством архитектора Иова Претвича были заменены каменными.

Крепость представляет собой многоугольник вытянутой формы, обнесенный высокими крепостными стенами с башнями на каждом углу. Справа от восточных ворот находится одноярусная пятигранная Черная башня с колодцем глубиной 36 м и диаметром 6 м. Далее по кругу идет 10 башен – Лянцкоронская, Комендантская, Рожанка, Водяная, Новая, Денная, Ляская, Тенчинская, Колпак и слева от восточных ворот – Папская или Кармелюкова. Это последнее название башня получила в XIX в., когда туда был посажен Устим Кармелюк – украинский герой Подолии.

В 1672 году город Каменец-Подольский, как и все Подолье, захватили турки. Они восстановили разрушенные укрепления, но никаких значительных сооружений в этот комплекс не внесли. В связи с тем, что здесь располагался турецкий гарнизон, крепость и мост в народе начали называть “турецкими”.

После присоединения в 1812 году Бессарабии к Российской империи, турецкая граница отодвинулась, и Каменец-Подольская крепость как оборонное сооружение утратило свое значение, ее начали использовать для размещения гарнизона, а позже – как тюрьму.

Подготовила Оксана Уретий.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ “Прес Корпорейшн Лімітед”.
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов’язкове.
Інформаційна підтримка:
“Військо України”, “Авиация и время”.

КОНТАКТЫ:
21007 г. Винница,
ул. Красноармейская, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронный адрес:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн и верстка:
С. Клименко, Н. Ярмилко.
Литературный редактор: О. Уретий.
Дежурный по номеру: А. Тригуб.
Первый редактор
Сергей Свенцицкий.
Тираж – 3000 экз. Зак. № 112227
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Н. ПОПЛАВСКИЙ

Столица Северной Осетии
Буква кириллицы
Советский танк
Немецкий автомобиль
Город в Ираке
Женск. гол. убор, закрывающий лицо
Река в Сибири, приток Ангары





Дом культуры
Внутренняя сторона кисти руки
Женское имя
Река в Шотландии
Струнный муз. инструмент
Характер
Кассиус Клей
Клюшка для игры в бейсбол
Поэтическое произведение
Основа мировоззрения человека
Советский танк
Русский советский писатель
Зенитный ракетный комплекс
Шведский самолет
Группа народов в Китае
Курорт в Турции



Советский авиаконструктор
Вымерший дикий конь
Китайское просо
Женское имя
Пустыня в Монголии
Византийская императорская династия
Дореволюционный помещик
Карточная игра
Единичный вектор
Река во Франции
Званый вечер
Немецкий самолет II мир. войны
Спортсмен-силовик
Советский пикирующий бомбардировщик
Регион на Северном Кавказе
Древнерусский сосуд
Город во Франции
Мечта Остапа Бендера
Друг Винни-Пуха
Ритмическое движение в танце
Мыс на юге Франции
Имя знаменитой темнокожей модели
Город в Италии
Марка самолета
Штат в США
Мужское имя
Женское имя
Река и департамент во Франции



Первый человек в открытом космосе



Жанр китайск. классическ. поэзии
Английский писатель
Советский эстонский оперный певец
Отец внука
Тип советского ракетн. комплекса
Ядовитая змея
Коренной житель Америки
Советский бомбардировщик 30-40 г.г.
Марка вертолета
Российск. охотничий карабин

СУДОКУ

5		9		8			6	
		7						8
	8			7		5	2	9
2					4	9	8	
	3	1	6					5
9	6	3		4			5	
4						6		
	5			9		2		4

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД В № 31



ГАЙ БЕ ГУН
ГУС О КІЛЬ
МАКАКА М Ю
ДІР СКІНЕФ
П А АКЕРЕМС САУ Є
УАФ Р АРЕ АКУНІН
ДК ШАРМ АНІ А
ЕВА БО СОЛДАТ
ЛІР ІСА БОЛТ Н
ЬЛ! КА РІПЕ О
Р Р Й Я Д НАУР
КОРЕЯ АКУЛА ДОРЕ
Г Т АБУ С П
НАКАБА ТРУГ
ЙА ЛАПТА О
О КАНУН ТМ
ПО ЬЛУБТІП

АВТОДРОМ

BMW X3 получил два новых мотора

Компания BMW расширила гамму модификаций кроссовера X3 нового поколения за счет двух новых версий – бензиновой xDrive20i и дизельной xDrive35d. Такие автомобили будут представлены в сентябре текущего года на моторшоу во Франкфурте, после чего поступят в продажу на европейском рынке.



Версия BMW X3 xDrive20i получила двухлитровый четырехцилиндровый мотор мощностью 184 лошадиные силы (максимальный крутящий момент в 270 Нм доступен с 1250 оборотов в минуту), оснащенный турбонагнетателем и непосредственным впрыском топлива. Двигатель может работать в паре либо с шестиступенчатой механической коробкой передач, либо с восьмидиапазонным “автоматом”.

Объем шестицилиндрового дизельного агрегата в модификации xDrive35d составляет три литра, а его мощность равна 313 лошадиным силам. Максимальный крутящий момент в 630 Нм достигается в диапазоне от 1500 до 2500 оборотов в минуту. Уже “в базе” такой мотор имеет систему “старт-стоп” и агрегатируется с восьмиступенчатой автоматической коробкой передач.

Динамические характеристики кроссовера с новыми моторами пока не сообщаются.

Кроме того, с осени текущего года BMW X3 получат расширенный список базового и опционального оборудования. Кроссовер можно будет заказать с системой Auto Hold, удерживающей автомобиль на подъеме при отпущенной педали тормоза, проекционный дисплей и навигационную систему с сервисом, отслеживающим в реальном времени пробки на маршруте. Варианты отделки салона расширятся за счет черного лакированного оформления приборной панели.

На данный момент BMW X3 доступен с двумя трехлитровыми бензиновыми моторами мощностью 258 и 306 лошадиных сил, а также со 184- и 258-сильными дизелями.

ЭТО ИНТЕРЕСНО

Экскурс в историю

Первая в России международная авиационная выставка прошла в 1911 году в Михайловском манеже Санкт-Петербурга. Спустя 22 года, 18 августа сделали Днём Воздушного Флота СССР и с тех пор отмечали его, устраивая авиашоу на аэродроме в московском Тушине.

МАКS

Первый авиасалон в г. Жуковском перед “Инженерным” корпусом ЦАГИ прошёл в 1990 году. После распада Советского Союза авиаторы окончательно перебрались в Жуковский, где в 1992 году на базе Лётно-исследовательского института (ЛИИ) имени Громова прошла Международная авиационно-космическая выставка “МосАэроШоу-92” (11-16 августа).

С 1993 года в соответствии с указанием Президента России Б.Н. Ельцина единым местом проведения международных авиационно-космических салонов была определена территория ЛИИ им. М.М. Громова. Выставка получила своё сегодняшнее официальное название и статус Международного авиационно-космического салона (МАКС). МАКС-1993 проходил с 31 августа по 5 сентября сразу на трёх площадках: в Жуковском, на центральном аэродроме в Москве – Ходынское поле и в выставочном комплексе на Красной Пресне. В работе авиасалона приняли участие 178 предприятий из стран СНГ и 82 иностранные фирмы. Число посетителей выставки превысило 400 тыс. человек.

В подготовке и проведении МАКС-97 и МАКС-99 участвовало высшее руководство России. Оргкомитетом была проведена большая подготовительная работа по сохранению на базе ЛИИ современной выставочной и технической инфраструктуры, отвечающей высоким требованиям международного уровня. Были построены новые выставочные павильоны, общее число которых выросло до 40, а их общая площадь до 24500 кв. м, введены в строй 160000 кв. м открытых выставочных площадей, построены 24 шале для переговоров общей площадью 2400 кв. м и пресс-центр, улучшены подъездные дороги.

Организаторы выставки – Федеральное агентство по промышленности (до 2009 года), Правительство Москвы (2009) и ОАО “Авиасалон”.

www.aviasalon.com